



Grupa PKP CARGO

W drodze ku gospodarce zrównoważonej



RAPORT ZINTEGROWANY

2022


List Prezesa

Szanowni Państwo,

mam ogromną przyjemność przekazać na Państwa ręce raport zintegrowany Grupy PKP CARGO. Raport, który łączy w sobie wyniki finansowe i niefinansowe Grupy, pozwalając zrozumieć, jak bardzo te dwa aspekty działalności są ze sobą powiązane i nierozdzielne.

Tego typu raportowanie pozwala nie tylko zaprezentować kompleksowe wyniki, ale poprzez pryzmat wzajemnie przenikających się kapitałów, zrozumieć istniejące zależności. Takie podejście umożliwia poświęcenie większej uwagi nadchodzącej przyszłości i perspektywom dalszego rozwoju w kontekście zrównoważonego rozwoju i pozwala otworzyć dyskusję nad tym, jak ten przyszły, zrównoważony rozwój Grupy PKP CARGO powinien wyglądać, jak połączyć realizację celów biznesowych Grupy w możliwie najlepszy sposób z interesem społecznym i środowiskowym. Niniejszy raport jest dla nas punktem wyjścia do opracowania funkcjonalnej strategii zrównoważonego rozwoju, jak również zaproszeniem dla naszych interesariuszy do refleksji i dzielenia się opiniami na temat tego, jak powinna wyglądać przyszłość Grupy PKP CARGO w nowej, zrównoważonej gospodarce.

Jednocześnie jestem głęboko przekonany, że myślenie w kategoriach zrównoważonego rozwoju od lat wpisane jest w naszą strategię biznesową i silnie zakorzenione w podzielanej w Grupie wizji rozwoju. Zrównoważony rozwój i odpowiedzialność przedsiębiorstwa wobec społeczeństwa i środowiska, to coś znacznie głębszego niż organizowane pojedyncze akcje prospołeczne czy punktowe inicjatywy związane np. z sadzeniem lasów. Podejście zrównoważone dotyka rdzenia modelu biznesowego, wykorzystuje realny potencjał, jaki drzemie w poszczególnych przedsiębiorstwach, w tym w Grupie PKP CARGO, i pozytywnie wpływa na otoczenie. Jako Grupa realizujemy konsekwentnie naszą strategię biznesową, koncentrując się na rejonie Trójmorza oraz na europejskim odcinku Nowego Jedwabnego Szlaku. Realnie integrujemy ten obszar Europy i przyczyniamy się do jego rozwoju gospodarczego. Tak jak niegdyś politycy-wizjonerzy tworzyli koncepcję Wspólnoty Węgla i Stali, a przedsiębiorcy urzeczywistniali wolny przepływ towarów na rodzącym się europejskim rynku, tak dziś my transportując tysiące ton produktów możemy urzeczywistnić integrację rejonu Europy Środkowej. Co więcej, oferując przede wszystkim usługi logistyczne z wykorzystaniem trakcji elektrycznej,



w tym usługi transportu intermodalnego, wychodzimy naprzeciw oczekiwaniom w zakresie zrównoważonego transportu. W przeciwieństwie do usług mobilności elektrycznej w transporcie drogowym, nie potrzebujemy olbrzymich nakładów na badania i rozwój. Trakcja elektryczna umożliwia przewóz o niższej bezpośredniej emisji eCO₂, a także bez konieczności inwestowania w pojemne baterie. Z chwilą dostarczenia czystej, zielonej energii, może stać się transportem pozbawionym nie tylko emisji bezpośredniej, ale emisji w ogóle. Wszystko to jest dziś technologicznie osiągalne.

Musimy i chcemy przekonać do tego zarówno pracowników, bez których transformacja Grupy PKP CARGO nie ma szans powodzenia, jak i rynki finansowe. Naszym celem jest pokazanie im nieodkrytego jeszcze potencjału kolejowych usług logistycznych na drodze ku lepszej, zrównoważonej przyszłości Europy, w tym Trójmorza.

Zachęcam do lektury i dzielenia się z nami swoimi spostrzeżeniami, które pomogą nam lepiej doprecyzować przyszłe działania z obszaru zrównoważonego rozwoju.

**Z poważaniem,
Dariusz Seliga
Prezes Zarządu PKP CARGO S.A.**

Spis treści

List Prezesa	1	Zagrożenia i wyzwania	43
1. Grupa PKP CARGO i jej otoczenie a zrównoważony rozwój	3	Zarządzanie obszarem i podjęte działania	46
Model biznesowy i obszary działalności	6	Wyznaczanie celów	46
Strategia Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023	8	Zarządzanie operacyjnym ryzykiem środowiskowym	47
Struktura akcjonariatu	11	Następstwa działalności Grupy PKP CARGO	67
Struktura Grupy PKP CARGO	12	4. Odpowiedzialny pracodawca	68
Organizacja Grupy PKP CARGO	12	Perspektywa strategiczna	69
Organizacja PKP CARGO S.A.	15	Zagrożenia i wyzwania	71
Organy PKP CARGO S.A.	16	Zarządzanie obszarem i podjęte działania	73
Podejście zarządcze do ESG	17	Wynagrodzenia	73
Polityka w zakresie ujawnień ESG	18	Świadczenia socjalne i benefity pozapłacowe	74
Model tworzenia wartości w Grupie PKP CARGO	20	Zdrowie i bezpieczeństwo pracowników	77
Zrównoważona transformacja a ryzyka	22	Rozwój i szkolenia	84
2. Wspieranie rozwoju społeczno-gospodarczego i integrowanie regionu	23	Różnorodność zespołu, przeciwdziałanie dyskryminacji i poszanowanie praw człowieka	87
Perspektywa strategiczna	24	Dialog ze stroną społeczną i jej zaangażowanie	90
Zagrożenia i wyzwania	25	Następstwa działalności Grupy PKP CARGO	92
Zarządzanie obszarem i podjęte działania	29	5. Stabilny, godny zaufania i transparentny uczestnik rynku	93
Inwestycje	29	Perspektywa strategiczna	94
Tworzenie kompleksowej sieci terminali logistycznych i zarządzanie nimi	32	Zagrożenia i wyzwania	94
Zarządzanie taborem i jego utrzymanie	34	Zarządzanie obszarem i podjęte działania	95
Następstwa działalności Grupy PKP CARGO	37	Standardy etyki	95
3. Zrównoważony transport w przyszłej zrównoważonej gospodarce	38	Przejrzystość w organach zarządczych	97
Perspektywa strategiczna	39	Zarządzanie łańcuchem dostaw	99
Przewagi wykorzystania kolei w logistyce	41	Ochrona prywatności	99
Wykorzystanie kolei w logistyce a działalność zrównoważona środowiskowo w ujęciu UE („taksonomia”)	41	Otwartość na interesariuszy	100
Wykorzystania kolei w logistyce a aspekty społeczne	42	Następstwa działalności Grupy PKP CARGO	101
		Wyniki finansowe 2022 (tabele)	102
		6. O raporcie	107
		Indeks GRI	109



1

Grupa PKP CARGO i jej otoczenie a zrównoważony rozwój

GRI: 2-6

Grupa PKP CARGO jest największym kolejowym operatorem logistycznym w Polsce. Zajmuje kluczową pozycję na rynkach regionu Trójmorza. Ma także znaczącą i ugruntowaną pozycję na rynku przewozów towarowych w Unii Europejskiej. Obok silnego zaplecza infrastrukturalnego, źródłem jej przewagi konkurencyjnej

jest kapitał zaufania budowany przez lata współpracy z czołowymi polskimi portami w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz strategiczne partnerstwa z przewoźnikami z takich krajów, jak Litwa, Łotwa lub Rumunia. Kapitał relacyjny i umiejętność efektywnej współpracy z portami i operatorami z regionu, jest zasobem, którym nie dysponują konkurencyjne firmy zagraniczne, nieobecne wcześniej na rynkach Europy Środkowej.

GRUPA PKP CARGO W LICZBACH

>
5 390,1 mln zł
przychody z tytułu umów z klientami

>
1 066,3 mln zł
EBITDA

>
148,0 mln zł
zysk netto

>
1 547 lokomotyw
53 459 wagonów

>
25
terminali przeładunkowych

>
Ponad
20 tysięcy
miejsc pracy

>
wykonanie pracy przewozowej na poziomie
27 mld tkm

>
100,6 mln ton
przewiezionych towarów

>
Oszczędność emisji klientów na poziomie blisko
2,9 mln ton CO₂
rocznie

>
Ślad węglowy świadczonych usług transportowych na poziomie
0,01849 kg eCO₂/tkm

Spółki Grupy PKP CARGO w organizacjach

GRI: 2-28

PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne uczestniczą w pracach następujących organizacji krajowych i międzynarodowych:

- » **Międzynarodowy Związek Kolei** (Union Internationale des Chemins de fer - UIC), w tym:
 - Agreement on freight Train Transfer Inspection (ATTI) (podgrupa UIC)
 - Grupa studialna UIC WUSG (użytkownicy wagonów)
 - Platforma Zrównoważonego Rozwoju UIC
- » **Organizacja Współpracy Kolei** (Организация сотрудничества железных дорог - OSŽD)*
- » **Wspólnota Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury** (Community Of European Railways And Infrastructure Managers - CER)
- » **Międzynarodowy Komitet Przewozów Kolejowych** (The International Rail Transport Committee – CIT)
- » **Międzynarodowa Rada Koordynacyjna ds. Przewozów Transeuroazjatyckich** (International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation – CCTT).

- » **Europejskie Forum ds. Rozkładu Jazdy** (Forum Train Europe – FTE)
- » **Centrum Efektywności Energetycznej Kolei** (CEEK)
- » **Międzynarodowa Federacja Zrzeszeń Spedytorów** (International Federation of Freight Forwarders Associations – FIATA)
- » **Polska Izba Spedycji i Logistyki** (PISiL)
- » **Krajowa Izba Gospodarki Morskiej** (KIZM)
- » **Polsko-Ukraińska Izba Gospodarcza** (PUIG)
- » **Stowarzyszenie Emitentów Giełdowych** (SEG)
- » **Stowarzyszenie Inwestorów Indywidualnych** (SII)
- » **Związek Pracodawców Kolejowych** (ZPK)
- » **Stowarzyszenie Krzewienia Sportu, Turystyki i Kultury „Kolejarz”**.

Ponadto PKP CARGO S.A. uczestniczy w pracach nad rozwojem AVV – Ogólnej Umowy o Użytkowaniu Wagonów Towarowych. AVV nie jest stowarzyszeniem ani organizacją, jednak to działanie jest ważne dla Spółki, która jest sygnatariuszem Umowy AVV od 2006 roku i z tego tytułu ponosi koszt corocznej składki członkowskiej.



*Współpraca ze względu na znaczenie przewozów tranzytowych w kierunkach wschód-zachód-wschód, a szczególnie przewozów z/do Chin (obecnie zgodnie z zarządzeniem PKP S.A. i w uzgodnieniu z MI DTK, Grupa PKP CARGO od lutego 2022 roku do odwołania nie bierze udziału w pracach grup roboczych z uwagi na wojnę w Ukrainie).

Model biznesowy i obszary działalności

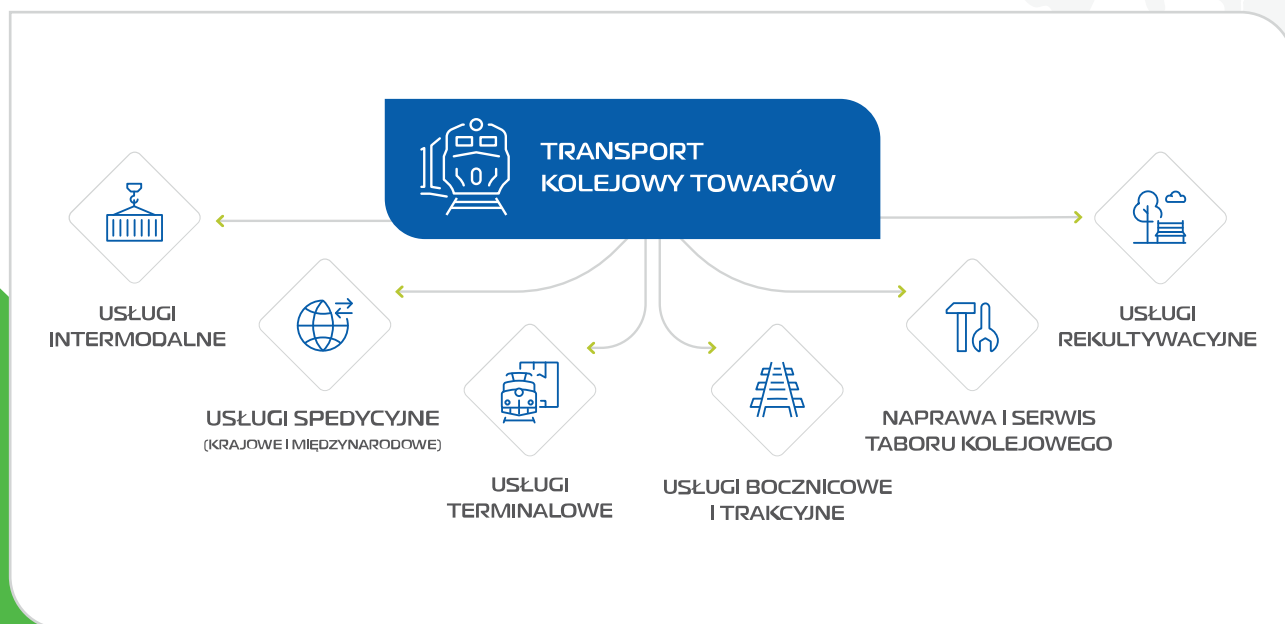
GRI: 2-6

Grupa PKP CARGO jest operatorem kolejowych przewozów towarowych, oferującym kompleksowe usługi logistyczne w Polsce i w Unii Europejskiej. Świadczy też usługi intermodalne, spedycyjne (krajowe i zagraniczne), terminalowe, bocznikowe i trakcyjne, naprawy i serwisu taboru kolejowego oraz rekultywacyjne.

Integrując tak szerokie spektrum działalności Grupa PKP CARGO jest w stanie świadczyć klientom usługi logistyki kolejowej w sposób kompleksowy, jednocześnie dysponując odpowiednim zapleczem kompetencyjnym, może też wykonywać wiele niezbędnych czynności samodzielnie. Ogranicza to poziom ryzyka związanego z zewnętrznymi dostawcami usług. Chodzi tu zarówno o dysponowanie własnymi bocznikami i terminalami przeładunkowymi (konwencjonalnymi, kontenerowymi oraz konwencjonalno-kontenerowymi), jak również możliwość samodzielnego naprawiania i serwisowania taboru. Same tylko terminale obsługujące intermodalne jednostki ładunkowe dysponując ponad 70 ha powierzchni, posiadają zdolność przeładunkową wynoszącą 1200 tys. TEU. Oznacza to dużą niezależność w stosunku do możliwości przeładunkowych innych podmiotów.



Grupa Kapitałowa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw UE: Litwy, Słowacji, Słowenii, Austrii, Czech, Niemiec, Holandii, Węgier i Polski.





Przyszłościowe dla rozwoju Grupy przewozy intermodalne w 2022 roku kształtowały się na poziomie 8% udziału w ogólnych przewozach.

Paliwa płynne oraz artykuły chemiczne, w 2022 r. miały 8% udział we wszystkich przewozach PKP CARGO. Przewóz rudy i metali to następny obszar działalności PKP CARGO z 6% udziałem. Przyszłościowe dla rozwoju Grupy przewozy intermodalne w 2022 roku kształtowały się na poziomie 8% udziału w ogólnych przewozach. Ostatnią wyodrębnioną grupą towarów przewożonych przez PKP CARGO w 2022 roku, z 3% udziałem we wszystkich przewozach, były płody rolne oraz drewno i wyroby z drewna.

Wysoki udział paliw kopalnych (stałych, płynnych) w całkowitej masie przewozów już dziś obniża wskaźniki taksonomiczne Grupy PKP CARGO, ponieważ ich przewóz, mimo spełnienia pozostałych kryteriów technicznych wyłącza możliwość zakwalifikowania odpowiedniej części przychodów, nakładów inwestycyjnych i wydatków jako zgodnych z systematyką (taksonomią). W efekcie w 2022 roku dla wyników skonsolidowanych Grupy PKP CARGO za zgodne z systematyką uznano jedynie:

- » 34,0% całkowitego obrotu,
- » 30,8% nakładów inwestycyjnych (CAPEX),
- » 15,2% wydatków operacyjnych (OPEX) z tytułu produktów lub usług,

podczas gdy ponad 90% pracy przewozowej wykonywanej jest trakcją elektryczną, która bezpośrednio nie generuje emisji. Z kolei tam, gdzie ze względu na brak sieci trakcyjnej, nie można wykorzystać lokomotyw elektrycznych, często stosuje się lokomotywy spalinowo-elektryczne, których praca również mogłaby zostać uznana za zgodną z unijną systematyką¹ tj. Rozporządzeniem Delegowanym Komisji (UE) 2021/2139². Jednocześnie sama tylko zmiana rodzaju przewożonych towarów przełożyłaby się na istotną poprawę obrazu Grupy PKP CARGO. Zmiana taka jest wyzwaniem od strony handlowej, ale nie oznacza aż tak radykalnych zmian, które przekładałyby się na konieczność ponoszenia znaczących inwestycji, jak w przypadku innych branż.

Prognozy dotyczące rozwoju najczęściej obsługiwanych przez Grupę PKP CARGO branż, a w konsekwencji perspektyw uzyskiwania przez Grupę przychodów z usług świadczonych dla poszczególnych z nich zostały szczegółowo przedstawione w „Sprawozdaniu Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO za 2022 r.” (s.14-26).

¹ Działalność 6.2 Transport kolejowy towarów uznawana jest za zgodną z systematyką jeśli Działalność spełnia jedno z kryteriów: (a) pociągi i wagony mają zerową emisję bezpośrednią CO₂ w spalinach; (b) pociągi i wagony mają zerową emisję bezpośrednią CO₂ w spalinach, gdy są eksploatowane na torach z niezbędną infrastrukturą, oraz wykorzystują konwencjonalne silniki, gdy taka infrastruktura nie jest dostępna (lokomotywy elektryczno-spalinowe). Jednocześnie jednak pociągi i wagony nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych, co w efekcie wyłącza bardzo istotną część aktywności Grupy PKP CARGO.

² Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 poprzez ustanowienie technicznych kryteriów kwalifikacji służących określeniu warunków, na jakich dana działalność gospodarcza kwalifikuje się jako wnosząca istotny wkład w łagodzenie zmian klimatu lub w adaptację do zmian klimatu, a także określeniu, czy ta działalność gospodarcza nie wyrządza poważnych szkód względem żadnego z pozostałych celów środowiskowych.

Strategia Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023

GRI: 2-22

Strategia Grupy PKP CARGO została opracowana na lata 2019 – 2023. Z uwagi na istotne zmiany w otoczeniu społecznym, rynkowym, a zwłaszcza geopolitycznym, które zaszły w latach 2020-2022, wystąpiła pilna potrzeba aktualizacji obowiązującej Strategii. W efekcie w 2022 r. została przyjęta „Rewizja Strategii Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023”. W dokumencie Rewizji Strategii skoncentrowano się na roku 2023 oraz przygotowaniu punktu wyjściowego dla opracowania Wieloletniego Planu Rozwoju Grupy PKP CARGO na lata 2024 – 2028.

W ramach „Rewizji Strategii Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023” potwierdzono dotychczasową wizję i misję Grupy.

WIZJA:

Środkowoeuropejski lider w przewozach kolejowych dzięki uzyskaniu dominującej pozycji w obszarze „Trójmorza” i na Nowym Jedwabnym Szlaku.

MISJA:

Realizowanie kompleksowej usługi logistycznej na rynku przewozów towarowych i usług intermodalnych dającej pozycję pierwszego wyboru.

Zmodyfikowane zostały cele strategiczne:

- » Pozycja nr 1 w obszarze „Trójmorza” i na trasach Nowego Jedwabnego Szlaku na obszarze UE pod względem pracy przewozowej oraz przewiezionej masy do 2023 r. i wzmacnianie pozycji w latach 2023 – 2038.
- » 50% udział w polskim rynku towarowych przewozów kolejowych do 2027 r. mierzony pracą przewozową.



W podejściu do realizacji celów strategicznych został zwiększony nacisk na rozwój organiczny Grupy. W ramach tego rozwoju przyjęto ambitny cel odbudowy udziału w rynku krajowym do 2027 r. Spółka nie wyklucza także akwizycji zwiększających udział w rynkach, jednak jest to uzależnione od rozwoju sytuacji geopolitycznej i gospodarczej.

Filary rozwoju strategicznego i kluczowe kierunki zmian

W celu osiągnięcia założonych parametrów skoncentrowano się na trzech filarach wzrostu:



W Grupie PKP CARGO prowadzone są działania ukierunkowane na zbudowanie szerokiego zakresu usług logistycznych obejmującego produkty związane z:

- » przewozem,
- » obsługą terminalową,
- » dystrybucją i magazynowaniem
- » usługami wspomagającymi.

Powszechna cyfryzacja daje możliwości kompleksowej obsługi i pozyskania klienta. Istotnym elementem tego modelu działania jest możliwość wykorzystania własnych terminali przeładunkowych, które są modernizowane a także budowane od podstaw. Także procesy związane z przewozami są doskonalone w zakresie planowanych zmian organizacyjnych oraz informatycznych. Dla efektywności przewozów istotnym elementem będzie systematyczna modernizacja i dedykowanie taboru kolejowego, w tym lokomotyw wielosystemowych do świadczonych usług.

Inicjatywy strategiczne priorytetu

W ramach Rewizji Strategii wyodrębniono najważniejsze inicjatywy strategiczne:



Powyższe inicjatywy strategiczne w części stanowią kontynuację i dalsze rozwinięcie prowadzonych już wcześniej działań. Są one ukierunkowane na silne wzmocnienie wewnętrzne Grupy PKP CARGO tak, aby w kolejnych latach mogła z powodzeniem odzyskiwać udziały na rynku krajowym oraz przeprowadzić w budowie efektywnej logistyki w obszarze „Trójmorza”, oferując niskoemisyjne usługi logistyczne.

Kierunki rozwoju, o których mówi strategia rozwoju biznesowego wpisują się w rozwój zrównoważony. W efekcie trudno jest rozdzielić strategię biznesową od strategii zrównoważonego rozwoju, ponieważ w przypadku Grupy PKP CARGO podejścia te wzajemnie się uzupełniają. Myśląc o zrównoważonym rozwoju, Grupa bierze pod uwagę przede wszystkim:

- » wspieranie rozwoju społeczno-gospodarczego i integrowaniu regionu
- » oferowanie usług zrównoważonego transportu.

Pierwszy z tych celów jest przejawem myślenia w kategoriach obywatelskości, tj. poczuciu bycia członkiem społeczności i społeczeństwa, w którym się funkcjonuje. Jako spółka rodzima, PKP CARGO S.A. wraz ze spółkami zależnymi, chce wspierać polską gospodarkę i jej cele. Jednocześnie wspieranie integracji regionu, tj. m.in. koncepcja Trójmorza i Nowego Jedwabnego Szlaku, wprost przekłada się na nowe perspektywy rozwoju biznesowego, które od kilku już lat Grupa PKP CARGO stara się wykorzystywać. Stąd m.in. duży nacisk na inwestycje w rozwój usług przewozów intermodalnych, które zbliżając gospodarkę, tak państw regionu, otwierają je na relacje gospodarcze z Dalekim Wschodem. Są one dla Grupy PKP CARGO szansą na dywersyfikację portfela przychodów. Mogą one znacznie zredukować udział dotychczas dominujących kategorii ładunków, w tym coraz mniej perspektywicznych przewozów paliw kopalnych (np. węgiel energetyczny).

Równocześnie Grupa PKP CARGO ma wiele do zaoferowania, jeśli chodzi o usługi zrównoważonego transportu, tj. nisko- i bezemisyjny przewóz towarów w kraju i poza nim. Obecnie, dzięki usługom logistycznym Grupy rocznie do atmosfery nie trafia około 2,9 mld ton CO₂. Przewaga w postaci możliwości oferowania usług logistycznych, charakteryzujących się niskim śladem węglowym, oznacza zupełnie nowe szanse biznesowe.

Dla realizacji powyższych celów rozwojowych, Grupa PKP CARGO zobligowana jest zapewnić wszelkiego rodzaju zasoby, w tym m.in. ludzkie i finansowe. Winna być zarówno:

- » odpowiedzialnym pracodawcą,
- » stabilnym, godnym zaufania i transparentnym uczestnikiem rynku.

Bez zespołu, który jest w stanie rozwinąć potrzebne kompetencje biznesowe, i który czuje się w Grupie bezpiecznie, tak pod względem oferowanych warunków wynagradzania i zatrudnienia, jak i bezpieczeństwa warunków pracy (BHP), nie uda się dokonać niezbędnej transformacji organizacji. Nie uda się uczynić z Grupy PKP CARGO nowoczesnego operatora logistycznego, który będzie liderem rynków Trójmorza i Nowego Jedwabnego Szlaku. Nie uda się też zaoferować klientom nisko- lub bezemisyjnych i bezpiecznych środowiskowo pod każdym innym względem przewozu towarów. Z punktu widzenia długoterminowej strategii rozwoju, to właśnie ludzie i ich kompetencje są najważniejsi. Bez nich bowiem, ani nowy tabor, ani terminale przeładunkowe, ani też dostęp do finansowania, nie będą mieć znaczenia.

Z kolei, możliwość modernizacji aktywów, w tym modernizacja i optymalizacja taboru, a także stworzenie kompleksowej sieci terminali przeładunkowych, które efektywnie obsłużą strumienie przepływających ładunków, wymaga zaufania ze strony rynku. Zarówno rynków finansowych, które zapewnią finansowanie inwestycji, jak i kontrahentów i partnerów biznesowych. Tak, jak dziś unikalnym aktywem Grupy PKP CARGO są wieloletnie relacje z kluczowymi portami morskimi regionu oraz operatorami w krajach sąsiednich, tak przyszła pozycja Grupy zależeć będzie od wiarygodności w oczach nowych partnerów. Kapitał zaufania, budowany, tak u partnerów finansowych, jak też na szerokokorozumianym rynku, jest warunkiem koniecznym przyszłego sukcesu. W związku z powyższym, konieczne jest inwestowanie uwagi organizacji w zapewnienie mechanizmów i rozwiązań proceduralnych gwarantujących transparentność i wysokie standardy ładu zarządczego.

Dwa powyżej opisane cele, tj. bycie odpowiedzialnym pracodawcą oraz stabilnym, godnym zaufania i transparentnym uczestnikiem rynku przewozów towarów stanowią warunek powodzenia ambitnych celów biznesowych.



Struktura akcjonariatu

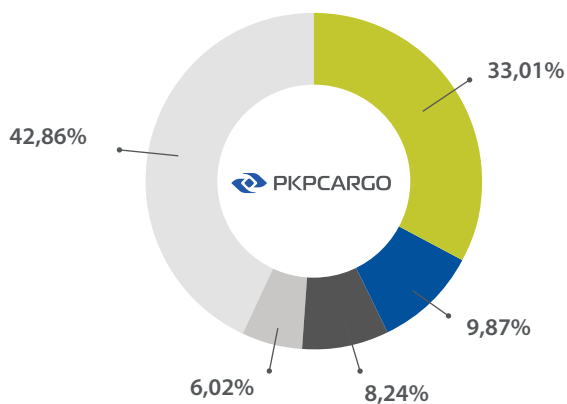
GRI: 2-1

PKP CARGO S.A. jest spółką publiczną notowaną na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie od października 2013 roku. Wkrótce będzie obchodzić 10-lecie obecności na warszawskim parkiecie. Jest pierwszą i do chwili obecnej jedyną spółką, należącą do kolejowej Grupy PKP, która zdecydowała się na publiczny debiut.

Obecna jest w indeksach WIG40, WIG-ESG, mWIG40TR, WIG-Poland, mWIG40, WIG, CEEplus.

- PKP S.A.
- Nationale-Nederlanden OFE
- PTE Allianz Polska
- Generali PTE
- Pozostali akcjonariusze

Na moment publikacji Raportu zintegrowanego, akcjonariuszami PKP CARGO S.A. są



Struktura Grupy PKP CARGO

GRI: 2-1, 2-2, 2-6

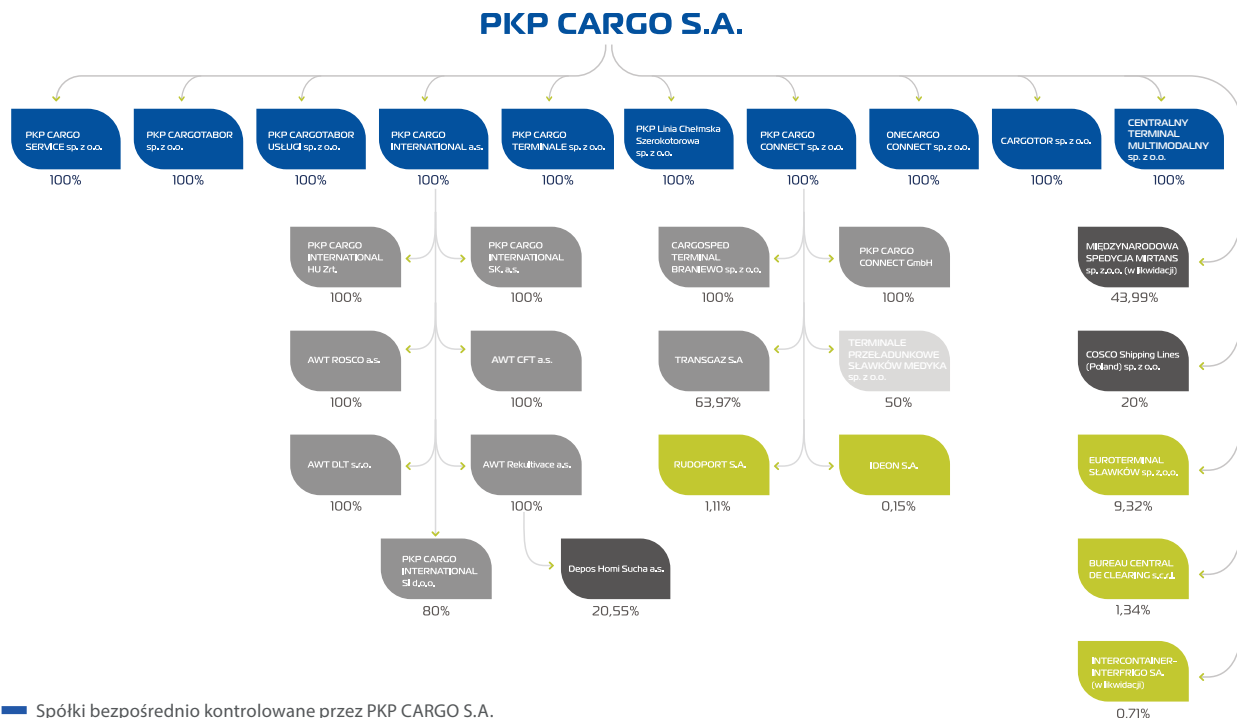
Grupa PKP CARGO, mając ambicję kompleksowego świadczenia usług transportowych, łączy w ramach jednej organizacji wyspecjalizowane spółki, tj. spółki skupiające w sobie wąsko określone kompetencje biznesowe. Stają się one swoistymi centrami kompetencji, co pozwala skutecznie i efektywnie zarządzać działalnością, jak i ofertą Grupy. Jest to łącznie 20 spółek zależnych i kilka równoległych aktywności biznesowych, uzupełniających podstawowy model biznesowy.

ORGANIZACJA GRUPY PKP CARGO

GRI: 2-1, 2-2, 2-6

Struktura całej Grupy PKP CARGO obejmuje 20 spółek zależnych, z których 10 jest bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO S.A., 10 jest kontrolowanych pośrednio, a jedna jest współkontrolowana przez spółkę w pełni kontrolowaną przez PKP CARGO S.A. Kolejne trzy spółki to takie, w których PKP CARGO S.A. lub spółki kontrolowane posiadają udział mniejszościowy w zakresie < 50%, ale nie mniejszym niż 20%. Ostatnią grupę stanowi pięć spółek, w których PKP CARGO S.A. lub spółki bezpośrednio kontrolowane posiadają udział mniejszościowy w zakresie mniejszym niż 20 procent.

STRUKTURA POWIĄZAŃ KAPITAŁOWYCH ZE SPÓLKAMI, W KTÓRYCH PKP CARGO S.A. LUB JEJ SPÓŁKI ZALEŻNE POSIADAJĄ UDZIAŁY LUB AKCJE NA DZIEŃ 31.03.2023 R.



- Spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO S.A.
- Spółki pośrednio kontrolowane przez PKP CARGO S.A.
- Spółki współkontrolowane przez spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO S.A.
- Spółki, w których PKP CARGO S.A. lub spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO S.A. posiadają udział mniejszościowy w zakresie mniejszym niż 50%, lecz nie mniejszym niż 20%
- Spółki, w których PKP CARGO S.A. lub spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO S.A. posiadają udział mniejszościowy w zakresie mniejszym niż 20%

Źródło: Opracowanie własne

W niniejszym raporcie oprócz danych spółki dominującej PKP CARGO S.A. uwzględnione są podmioty ujęte w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za rok 2022. Są to:

Nazwa spółki	Podstawowa działalność
PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.	Jest spółką dedykowaną do obsługi bocznic kolejowych. Dodatkowo prowadzi przewozy kolejowe towarów oraz świadczy usługi trakcyjne.
PKP CARGOTABOR sp. z o.o.	Głównym obszarem działalności spółki jest utrzymanie taboru kolejowego i jego dostosowanie do potrzeb klienta oraz wymagań transportowanego towaru. Swoje usługi realizuje w 6 zakładach, w tym 3 zakładach napraw taboru, w skład których wchodzi łącznie 12 sekcji (zlokalizowanych w Gdyni, Olsztynie, Tczewie, Toruniu, Gorzowie Wielkopolskim, Jaworzynie Śląskiej, Kluczborku, Szczecinie, Dąbrowie Górniczej, Krakowie, Tarnowskich Górach, Zabrzegu Czarnolesie), zakładzie napraw lokomotyw z sekcjami w Ostrowie Wielkopolskim i Czerwieńsku oraz 2 zakładach zlokalizowanych w Zduńskiej Woli oraz Łodzi (od 31 stycznia 2023 r.). Specjalizują się one w produkcji i regeneracji komponentów do wagonów i lokomotyw. PKP CARGOTABOR jest jedną z największych spółek zajmujących się naprawą, utrzymaniem i modernizacją taboru kolejowego w Europie.
PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o.	Zbieranie, przetwarzanie i unieszkodliwianie odpadów oraz odzysk surowców. Dzierżawa nieruchomości.
PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o.	<p>Spółka prowadzi działalność w dwóch lokalizacjach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w rejonie Przemysła na granicy polsko-ukraińskiej w III Europejskim Korytarzu Transportowym, jako połączenie drogowe i kolejowe (Berlin – Wrocław – Kraków – Przemysł – Lwów – Kijów) o długości 1640 km przy granicy z Ukrainą, na kolejowym przejściu granicznym Medyka-Mościska; • w rejonie Terespoła na granicy polsko-białoruskiej w paneuropejskim korytarzu transportowym nr II (Berlin – Poznań – Warszawa – Brześć – Mińsk – Smoleńsk – Moskwa – Niżny Nowogród). <p>Zadaniem terminali jest obsługa wymiany handlowej pomiędzy krajami Unii Europejskiej, Ukrainą, Białorusią oraz krajami Dalekiego Wschodu. Terminalne na styku torów kolejowych 1435 mm oraz 1520 mm umożliwiają przeładunek i składowanie większości ładunków. Spółka powstała w 2011 r. w celu obsługi powołanego do życia PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o., które zostało utworzone przy granicy z Ukrainą, na przejściu granicznym Medyka-Mościska. W dniu 31 października 2019 r. nastąpiło połączenie PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy (jako spółka przejmująca) z PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MAŁASZEWICZE Sp. z o.o. z siedzibą w Małaszewiczach (jako spółka przejmowana) na podstawie Art. 492 par. 1 pkt 1 KSH tj. przez przeniesienie całego majątku PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MAŁASZEWICZE Sp. z o.o. na PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.</p>

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO sp. z o.o.	Spółka zajmuje się sprzedażą usług przeładunkowych i usług dodatkowych z nimi związanych, usług celno-spedycyjnych oraz sprzedażą węgla importowanego. W ramach swojej działalności CARGOSPED przygotowuje i wykonuje własnymi zasobami usługi terminalowe, takie jak przeładunki, magazynowanie, sortowanie, workowanie oraz usługi celno-spedycyjne. Od marca 2022 roku spółka handluje węglem importowanym z różnych krajów, poza Rosją, przez podmioty polskie.
CARGOTOR sp. z o.o.	Spółka zarządza Rejonem Przeładunkowym Małaszewicze, na który składa się około 180 km torów ze stacjami: Chotyłów, Małaszewicze, Kobylany, Bór oraz rejonami Zaborze, Wólka, Podsędków i Raniewo. CARGOTOR Sp. z o.o. zarządza 24 punktami ekspedycyjnymi o łącznej długości 14,7 km torów. Dodatkowo spółka zajmuje się udostępnianiem przewoźnikom kolejowym infrastruktury logistyczno-usługowej na zasadach komercyjnych.
PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.	W skład Grupy PKP CARGO CONNECT wchodzi: CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o., PKP CARGO CONNECT GmbH, TRANSGAZ S.A. oraz Terminalne Przeładunkowe Sławków-Medyka Sp. z o.o. PKP CARGO CONNECT specjalizuje się w krajowym i międzynarodowym transporcie kontenerów, nadwozi wymiennych i nacze, za pomocą pociągów dedykowanych dla klienta oraz pociągów operatorskich w ramach sieci usług intermodalnych. Do realizacji usług wykorzystuje transport morski, drogowy oraz kolejowy na terenie Polski, innych krajów Unii Europejskiej oraz Rosji, Białorusi, Ukrainy, Kazachstanu i Wielkiej Brytanii.
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.	Główna siedziba spółki mieści się w Ostravie (Republika Czeska). Grupa PKP CARGO INTERNATIONAL wraz z m.in. PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt., PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s., PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o. i AWT ROSCO a.s. Grupa specjalizuje się w przewozie towarów ciężkich, takich jak węgiel, stal, materiały budowlane czy produkty przemysłu motoryzacyjnego, spożywczego i chemicznego. Świadczy także usługi na terenie całej Europy w takich obszarach, jak: dalekobieżne przewozy kolejowe, transport intermodalny, spedycja kolejowa, obsługa bocznic, budowa obiektów kolejowych i usługi torowe, wynajem, remonty i mycie wagonów kolejowych, naprawy i konserwacja lokomotyw. Grupa ma własny intermodalny terminal przeładunkowy Paskov, obsługuje 60 bocznic kolejowych oraz jest właścicielem około 400 km trakcji. Grupa zatrudnia około 1 500 pracowników. Oprócz przewozów towarowych Grupa PKP CARGO INTERNATIONAL dzięki swojej spółce AWT Rekultivace a.s. ma bogate doświadczenie w rekultywacji, robotach ziemnych i budowlanych oraz gospodarowaniu odpadami.
AWT Rosco a.s.	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
AWT CFT a.s.	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
AWT Rekultivace a.s.	Działalność o charakterze budownictwa inżynierskiego, w tym gospodarowanie i rewitalizacja terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, etc.
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

ORGANIZACJA PKP CARGO S.A.

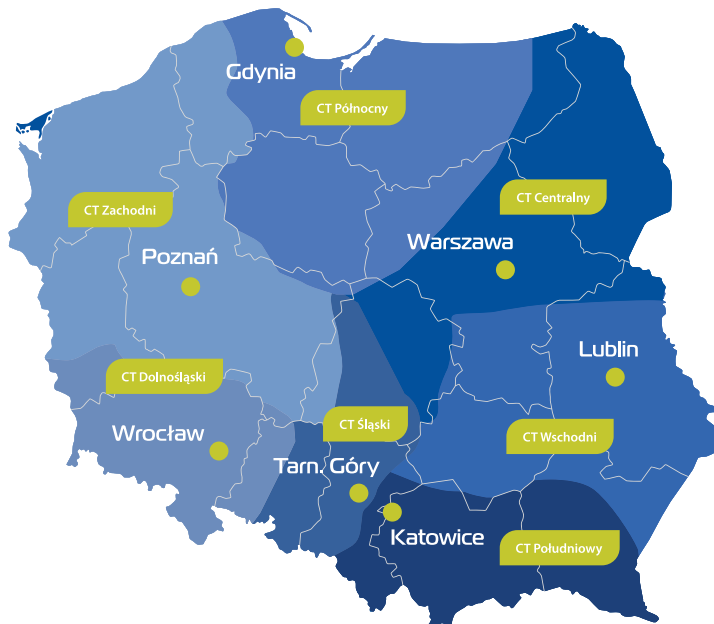
GRI: 2-6

PKP CARGO S.A. składa się z siedmiu zakładów, geograficznie odpowiedzialnych za poszczególne regiony kraju. Głównymi zadaniami zakładów są m.in.:

- » zarządzanie zasobami na obszarze działania,
- » organizacja i realizacja dostaw ładunków, przeładunku czy magazynowania.

Ponadto realizują one przewozy przy użyciu zasobów innych przewoźników, jak również dokonują obsługi trakcyjnej przewozów realizowanych przez Spółkę.

Z kolei centrala wspiera działalność Zarządu Spółki w obszarze zarządzania strategicznego i operacyjnego. Odpowiada za relacje handlowe i wspieranie funkcjonowania podstawowych procesów biznesowych. Biura centrali Spółki są komórkami organizacyjnymi podległymi Prezesowi Zarządu oraz poszczególnym Członkom Zarządu.



Struktura organizacyjna PKP CARGO S.A.

W 2022 roku strukturę PKP CARGO S.A. tworzyły, obok centrali, następujące jednostki organizacyjne (zakłady Spółki):

- » Centralny Zakład Spółki,
- » Dolnośląski Zakład Spółki,
- » Południowy Zakład Spółki,
- » Północny Zakład Spółki,
- » Śląski Zakład Spółki,
- » Wschodni Zakład Spółki,
- » Zachodni Zakład Spółki.



ORGANY PKP CARGO S.A.

GRI: 2-9

Organami Spółki PKP CARGO S.A. są Walne Zgromadzenie, Zarząd, Rada Nadzorcza. System zarządzania w organizacji określają takie akty korporacyjne, jak: Statut Spółki, Regulamin Zarządu, Regulamin Rady Nadzorczej, Regulamin Walnego Zgromadzenia oraz Regulamin Organizacyjny.

Walne Zgromadzenie

GRI: 2-9

Walne Zgromadzenie Spółki działa na podstawie Kodeksu spółek handlowych, Statutu Spółki oraz Regulaminu Walnego Zgromadzenia. Akcjonariusze mają prawo uczestniczyć i wykonywać na Walnym Zgromadzeniu prawo głosu osobiście lub przez swojego pełnomocnika. Walne Zgromadzenie jest ważne bez względu na liczbę reprezentowanych na nim akcji.

Zarząd

GRI: 2-9, 2-11

Zarząd kieruje sprawami i zarządza majątkiem Spółki oraz reprezentuje ją na zewnątrz. Do zakresu działania Zarządu należą wszystkie czynności niezastrzeżone dla Walnego Zgromadzenia i Rady Nadzorczej. Na koniec 2022 roku w skład Zarządu wchodził:

- » Dariusz Seliga, Prezes Zarządu
- » Marek Olkiewicz, Członek Zarządu ds. Operacyjnych
- » Zenon Kozendra, Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników
- » Maciej Jankiewicz, Członek Zarządu ds. Finansowych
- » Jacek Rutkowski, Członek Zarządu ds. Handlowych

Rada Nadzorcza

GRI: 2-9, 2-10

Rada Nadzorcza sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki. Do jej kompetencji, oprócz spraw zastrzeżonych

przepisami Kodeksu spółek handlowych lub innych ustaw, należy m. in. wyrażanie zgody na wypłatę przez Zarząd Spółki zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego, powoływanie i odwoływanie Prezesa Zarządu oraz pozostałych członków Zarządu, ustalanie liczby Członków Zarządu, wyrażanie zgody na utworzenie i likwidację oddziału Spółki, opiniowanie wniosków Zarządu Spółki przedkładanych Walnemu Zgromadzeniu.

Rada Nadzorcza liczy od 11 do 13 członków powoływanych na okres wspólnej kadencji przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy. Liczbę członków Rady Nadzorczej w danej kadencji ustala PKP S.A. PKP S.A. jest uprawniona do powoływania i odwoływania członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej (w razie, gdyby liczba ta okazała się liczbą niecałkowitą, ulega ona zaokrągleniu do liczby całkowitej w dół) powiększonej o jeden. Również pracownicy PKP CARGO S.A. mają prawo do powoływania i odwoływania trzech swoich przedstawicieli do Rady Nadzorczej³.

Na koniec 2022 roku w skład Rady Nadzorczej wchodził:

- » Władysław Szczepkowski, Przewodniczący Rady Nadzorczej, Członek Rady Nadzorczej
- » Andrzej Leszczyński, Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej, Członek Rady Nadzorczej
- » Grzegorz Dostatni, Członek Rady Nadzorczej
- » Henryk Grymel, Członek Rady Nadzorczej
- » Tomasz Pietrek, Członek Rady Nadzorczej
- » Paweł Sosnowski, Członek Rady Nadzorczej
- » Jarosław Ślepaczuk, Członek Rady Nadzorczej
- » Jarosław Stawiarski, Członek Rady Nadzorczej
- » Izabela Wojtyczka, Członek Rady Nadzorczej - Niezależny
- » Michał Wnorowski, Członek Rady Nadzorczej - Niezależny
- » Marek Ryszka, Członek Rady Nadzorczej

Niezależni Członkowie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. spełniają kryteria niezależności Członka Rady Nadzorczej określone przez Komisję Europejską⁴.

W ramach Rady Nadzorczej funkcjonują trzy komitety: Komitet Audytu, Komitet ds. Nominacji oraz Komitet ds. Strategii.

³ Regulamin przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania przyjęty przez Radę Nadzorczą Uchwałą nr 1804/VI/2019 w dniu 21 stycznia 2019 r. (z późn. zm.) został zmieniony Uchwałą nr 12/VII/2022 w dniu 02 lutego 2022 r. Niedokonanie wyboru członków Rady Nadzorczej reprezentujących pracowników nie stanowi przeszkody dla powołania Rady Nadzorczej i skutecznego podejmowania przez nią uchwał.

⁴ Kryteria określone w Załączniku Nr II do Zalecenia Komisji z dnia 15 lutego 2005 r. dotyczącego roli dyrektorów nie wykonawczych lub będących Członkami Rady Nadzorczej spółek giełdowych i komisji rady (nadzorczej) (Dz. U. UE. L. 05.52.51) oraz dodatkowe wymogi wskazane w Dobrych Praktykach Spółek Notowanych na GPW 2021, będących załącznikiem do Uchwały Nr 13/1834/2021 Rady Giełdy z dnia 29 marca 2021 r. § 21 Statutu oraz w Ustawie z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U. z 2017 r. poz. 1089 z późn. zm.).

Komitet Audytu

Komitet Audytu składa się z minimum trzech Członków Rady Nadzorczej z zastrzeżeniem, że większość Członków komitetu, w tym jego Przewodniczący, musi spełniać kryteria niezależności. Przynajmniej jeden członek musi posiadać kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych. Przynajmniej jeden członek musi posiadać wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka. Członkowie Komitetu Audytu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej.

Zadania Komitetu Audytu:

- » nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym,
- » monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej,
- » monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego,
- » monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej,
- » kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i firmy audytorskiej,
- » wybór firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A.,
- » wybór firmy audytorskiej do przeprowadzania skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO.

Komitet ds. Nominacji

W skład Komitetu ds. Nominacji wchodzi trzech Członków Rady Nadzorczej, w tym co najmniej jeden członek spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w Statucie Spółki, który pełni funkcję Przewodniczącego. Członkowie Komitetu ds. Nominacji powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej.

Zadania Komitetu ds. Nominacji:

- » organizacja i bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowiska Członków Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania Członków Zarządu,
- » wspomaganie osiągania celów strategicznych Spółki poprzez przedstawianie Radzie Nadzorczej opinii i wniosków dotyczących struktury zatrudnienia oraz wynagradzania pracowników Spółki, w tym w szczególności Członków Zarządu i kadry kierowniczej wysokiego szczebla.

Komitet ds. Strategii

W skład Komitetu ds. Strategii wchodzi co najmniej trzech Członków Rady Nadzorczej, w tym co najmniej jeden członek spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w Statucie Spółki. Członkowie Komitetu ds. Strategii powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej.

Zadania Komitetu ds. Strategii:

- » określanie strategii,
- » wdrażanie strategii oraz rocznych i wieloletnich planów działalności Spółki i Grupy Kapitałowej.



PODEJŚCIE ZARZĄDCZE DO ESG

GRI: 2-12, 2-13, 2-14

Zarząd Spółki wyznacza, zatwierdza i nadzoruje działania związane z szeroko rozumianą jej działalnością, a więc ponosi również odpowiedzialność za wpływ organizacji na gospodarkę, środowisko i społeczeństwo. Choć formalnie to Zarząd podejmuje decyzje mające konsekwencje społeczne lub środowiskowe, na poziomie operacyjnym odpowiedzialność za merytoryczne zarządzanie poszczególnymi aspektami działalności spoczywa na odpowiednich komórkach merytorycznych.

Jednocześnie, aby zapewnić stałe, bieżące wsparcie Zarządu, inicjatorem i wykonawcą projektów z zakresu zaangażowania społecznego jest Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników.

Polityka w zakresie ujawnień ESG

GRI: 2-14

W 2022 roku Grupa PKP CARGO wdrożyła proces raportowania zrównoważonego rozwoju w oparciu o standardy Global Reporting Initiative we wszystkich obszarach oraz dokonała przeglądu polityk pod tym kątem. W 2023 roku Grupa przystąpiła do prac nad stworzeniem i wdrożeniem strategii ESG.



Na podstawie wyników badania przeprowadzonego wśród Interesariuszy opracowano matrycę istotności i zaadresowano najważniejsze aspekty działalności.

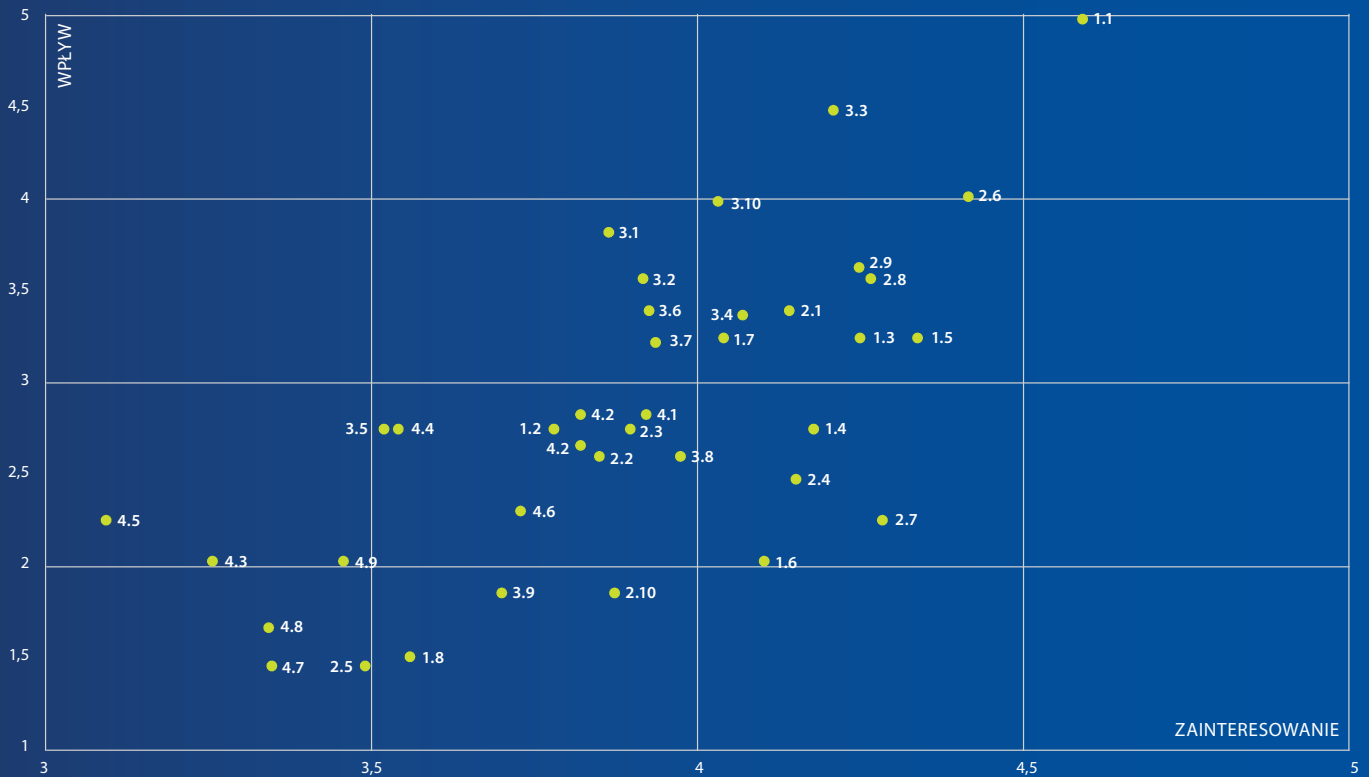
GRI: 2-29, 3-1, 3-2

Na przełomie 2022 i 2023 roku przeprowadzono ankietowe badanie istotności tematów pośród Interesariuszy Spółki. Na podstawie wyników badania opracowano matrycę istotności i zaadresowano najważniejsze aspekty działalności. Dzięki temu możliwe było rozszerzenie raportowania publicznego, poprzez opracowanie w miejsce oświadczenia na temat danych niefinansowych, kompleksowego sprawozdania na temat danych niefinansowych w formie raportu zrównoważonego rozwoju. Dodatkowo, chcąc przedstawić inwestorom i innym interesariuszom siłę powiązań pomiędzy strategią i działalnością biznesową, a strategią i działaniami w zakresie zrównoważonego rozwoju, zdecydowała się opublikować niniejszy raport zrównoważonego rozwoju.

Sprawozdawczość w zakresie wyników niefinansowych (ESG), jako element publicznej sprawozdawczości Spółki i Grupy podlega formalnej akceptacji Zarządu i jest przez jego członków zatwierdzana.



MATRYCA ISTOTNOŚCI



- 1.1 Wyniki finansowe
- 1.2 Zarządzanie obszarem podatków, płacenie podatków
- 1.3 Relacje z Klientami - poufność
- 1.4 Zapobieganie przypadkom naruszeń zasad wolnej konkurencji i praktyk monopolistycznych
- 1.5 Działania eliminujące przypadki korupcji
- 1.6 Zapobieganie powstawaniu niezgodności z prawem i regulacjami (w tym dotyczącymi dostaw i użytkowania produktów oraz usług)
- 1.7 Etyka i rzetelność w komunikacji marketingowej i sprzedaży
- 1.8 Zakupy od lokalnych dostawców
- 2.1 Zatrudnienie w firmie: rekrutacja, wynagrodzenia, rotacja, benefity
- 2.2 Wyprzedzenie z jakim informuje się o istotnych zmianach operacyjnych oraz minimalne okresy wypowiedzenia
- 2.3 Zobowiązania emerytalne wobec pracowników
- 2.4 Wynagrodzenie pracowników najniższego szczebla (w stosunku do płacy minimalnej)
- 2.5 Zatrudnienie lokalnych pracowników
- 2.6 Zdrowie i bezpieczeństwo pracowników
- 2.7 Szkolenia i edukacja pracowników, wspieranie rozwoju kariery
- 2.8 Różnorodność i równość dla pracowników
- 2.9 Działania eliminujące przypadki dyskryminacji
- 2.10 Zapobieganie naruszeniom korzystania przez pracowników prawa do zrzeszania się i sporów zbiorowych
- 3.1 Wykorzystywane przez firm surowce i materiały oraz ich recykling i ponowne wykorzystanie
- 3.2 Odpady i ścieki - redukcja wytwarzania, recykling
- 3.3 Redukcja zużycia energii
- 3.4 Redukcja zużycia wody
- 3.5 Wpływ na różnorodność biologiczną
- 3.6 Emisje gazów cieplarnianych oraz sposoby ich redukcji
- 3.7 Wpływ spółki na klimat, zapobieganie zmianom klimatycznym
- 3.8 Zgodność z regulacjami środowiskowymi, zapobieganie nadużyciom, łamaniu prawa i regulacji dot. ochrony środowiska
- 3.9 Ocena dostawców pod kątem spełniania kryteriów środowiskowych
- 3.10 Inwestycje w energooszczędne i zrównoważone usługi transportu towarów
- 4.1 Przestrzeganie praw człowieka
- 4.2 Wkład firmy w świadczenie usług dla społeczeństwa, rozwój infrastruktury, rozwój lokalnego rynku
- 4.3 Angażowanie społeczności lokalnej w działania społeczne prowadzone przez firmę
- 4.4 Ocena dostawców pod kątem praktyk zatrudnienia, kwestii społecznych i poszanowania praw człowieka
- 4.5 Działalność sponsoringowa
- 4.6 Zdrowie i bezpieczeństwo klientów użytkujących produkty lub korzystających z usług
- 4.7 Szkolenia związane z prawami człowieka dla pracowników ochrony
- 4.8 Inicjatywy pracownicze i wolontariat
- 4.9 Działania pomocowe i charytatywne

Model tworzenia wartości w Grupie PKP CARGO

KAPITAŁY:



finansowy

Wszelkie zasoby finansowe, fundusze, kredyty, pożyczki i inne źródła finansowania a także kapitał własny i kapitały obce



produkcyjny

Posiadane materialne zasoby, w tym m.in.: aktywa trwale: lokomotywy, wagony, obiekty użyteczności infrastrukturalnej, wszelkie maszyny służące np. do modernizacji i naprawy taboru



intelektualny

Posiadane przez Grupę zasoby bazujące na wiedzy, doświadczeniu, posiadanych patentach, innowacyjnych rozwiązaniach, prawach i licencjach, certyfikatach i innych.



ludzki

Rozumiany jako zasoby ludzkie, czyli pracownicy i ich kompetencje oraz umiejętności.



relacyjny (społeczny)

Wypracowane zaufanie i relacje z kontrahentami i interesariuszami, społecznościami lokalnymi



naturalny

Wszelkie zasoby naturalne jakie Grupa PKP CARGO wykorzystuje do realizacji działań biznesowych i na jakie ma wpływ. Grupa w ramach tego kapitału identyfikuje procesy i nakłady na ochronę środowiska, rodzaje odpadów generowanych w procesie realizacji działań operacyjnych i inne

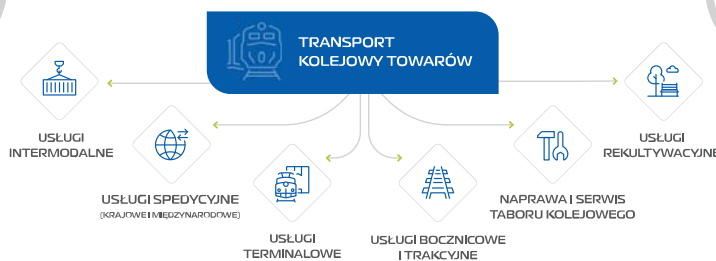


ryzyka i szanse

strategia i alokacja zasobów

MISJA:
Realizowanie kompleksowej usługi logistycznej na rynku przewozów towarowych i usług intermodalnych dającej pozycję pierwszego wyboru.

WIZJA:
Środkoeuropejski lider w przewozach kolejowych dzięki uzyskaniu dominującej pozycji w obszarze „Trójmorza” i na Nowym Jedwabnym Szlaku.



WARTOŚCI:

SZACUNEK

SOLIDNOŚĆ

WSPÓŁPRACA

BEZPIECZEŃSTWO

NOWOCZESNOŚĆ

TRANSPARENTNOŚĆ

PROFESJONALIZM

DOBRE ZARZĄDZANIE

ODPOWIEDZIALNOŚĆ

wyniki

perspektywy

KAPITAŁY:



finansowy



produkcyjny



intelektualny



ludzki



relacyjny
(społeczny)



naturalny

CHARAKTER WPŁYWU DZIAŁALNOŚCI GK PKP CARGO

Zyski dla inwestorów (akcjonariuszy, kredytodawców, itp.), pozyskiwanie środków na inwestycje w odnawianie aktywów i dalszy rozwój Grupy PKP CARGO.	Konsekwentnie odnawiana i unowocześniana infrastruktura: począwszy od taboru (lokomotywy, wagony), obiekty użyteczności infrastrukturalnej, inne nieruchomości, wszelkie maszyny służące np. do modernizacji i naprawy taboru.	Gromadzone i budowane przez lata kompetencje organizacji, w oparciu o które może ona rozszerzać działalność, a także optymalizować bieżącą działalność. Patenty i licencje będące w posiadaniu Grupy PKP CARGO	Wyspecjalizowana kadra, posiadająca odpowiednie i deficytowe umiejętności (np. maszyniści).	Budowane przez lata relacje z kluczowymi przedsiębiorstwami branż, w których istnieje zapotrzebowanie na transport dużej masy towarów (górnicza, energetyczna, hutnicza, stalowa), a także efektywny dialog społeczny oraz dialog z otoczeniem. Partnerstwa i alianse strategiczne z dostawcami i innymi graczami rynkowymi	Wykorzystanie wszelkiego rodzaju surowców, materiałów, paliw oraz zewnętrznych źródeł energii i związany z tym ślad środowiskowy, w tym ślad węglowy, działalności. Poszanowanie otoczenia przyrodniczego i minimalizacja oddziaływania na nie. Działalność rekultywacyjna
---	--	--	---	---	--

WYNIKI 2022

EBITDA: 1 066,3 mln zł	Rzeczowe aktywa trwałe i wartości niematerialne: 6 071,6 mln zł	Przeciętna liczba godzin szkoleń na Pracownika: 8,95	Liczba Pracowników: 20 086	Liczba spotkań z inwestorami: 22	Łączna konsumpcja energii: 3 163 288 GJ
Suma aktywów: 7 660,2 mln zł	Liczba lokomotyw 1547	Inwestycje: 776,2 mln zł		Liczba dni straconych z powodu strajków: 0	Szacowany ślad węglowy z transportu towarowego 0,01849 kg eCO₂/tkm
Kapitały własne: 3 232,9 mln zł	Wykonana praca przewozowa: 27 mld tkm			Liczba sporów ze społecznościami lokalnymi: 0	Szacowana emisja uniknięta w stosunku do transportu drogowego 2,9 mln ton eCO₂
					Zrekultywowana powierzchnia: 3 330 m²

RYZYKA

Ryzyka o charakterze finansowym (Ryzyko płynności, Ryzyko rynkowe, Ryzyko walutowe, Ryzyko stopy procentowej, Ryzyko kredytowe)	Negatywny wpływ na branżę sprzętową i maszynową Ryzyko związane z transportem drogowym, który stanowi poważną konkurencję dla Grupy PKP CARGO Ryzyka związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych Ryzyko związane z infrastrukturą kolejową	Ryzyko związane z utratą doświadczonej kadry menedżerskiej lub kluczowych Pracowników	Ryzyko niewspółmiernego wzrostu kosztów wynagrodzeń Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu Ryzyko związane z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry	Ryzyka wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych poszczególnych branż (np. wydobywczej, energetycznej, hutniczej), Ryzyko negatywnego PR	Ryzyko awarii środowiskowej
---	---	---	--	---	-----------------------------

Zrównoważona transformacja a ryzyko

GRI: 3-3

Zarządzanie ryzykiem w PKP CARGO S.A. odbywa się w oparciu o postanowienia „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” wprowadzonej w kwietniu 2022 roku.

Jednym z podstawowych elementów zarządzania ryzykiem jest szacowanie prawdopodobieństwa wystąpienia różnych zdarzeń oraz potencjalnych skutków jego wystąpienia dla organizacji. Dobrze przeprowadzona analiza pozwala lepiej przygotować się na nieprzewidywane, nieplanowane zdarzenia, które mogą wywierać istotne skutki na działalność – zarówno pozytywne, jak i negatywne. Szacowanie ryzyka, to całościowy proces analizy i oceny, którego celem jest określenie i oszacowanie prawdopodobieństwa oraz skutków wystąpienia danego zdarzenia. Pozwala to obniżyć wpływ ryzyka na funkcjonowanie organizacji oraz podejmować odpowiednie środki przeciwdziałania i minimalizacji ryzyka.

Szacowanie ryzyka w PKP CARGO S.A. uwzględnia następujące elementy:

- » **środowisko organizacji** – podstawowe zasady, struktura organizacyjna, role i zakresy odpowiedzialności w procesie zarządzania ryzykiem,
- » **identyfikację ryzyka** – identyfikacja ryzyka pierwotnego,
- » **ocenę ryzyka** – analiza i ocena ryzyka i skuteczności aktualnych mechanizmów kontrolnych,
- » **określenie i wdrożenie planów postępowania z ryzykiem** – określenie odpowiednich planów działań uwzględniających określoną reakcję i strategię zarządzania danym ryzykiem oraz podjęcie działań zgodnie z zaakceptowanym planem działań wobec ryzyka,
- » **monitorowanie i raportowanie** – element procesu zarządzania ryzykiem związany z monitorowaniem profilu ryzyka oraz raportowanie odnośnie efektywności stosowanych mechanizmów kontrolnych.

Polityka określająca podejście zarządcze do ryzyka biznesowego obejmuje wszystkie jego kategorie, czyli również tzw. ryzyko niefinansowe.





2

Wspieranie rozwoju społeczno-gospodarczego i integrowanie regionu



Perspektywa strategiczna

GRI: 3-3, 203-1, 203-2

Od lat Grupa PKP CARGO jest ważnym ogniwem w transporcie towarów, tak na terenie Polski, jak i Europy. Swobodny przepływ towarów to obok swobodnego przepływu kapitału, osób i usług jeden z fundamentów, na którym zbudowana została Unia Europejska. Przedsiębiorstwa takie jak Grupa PKP CARGO sprawiają, że wspólny rynek funkcjonuje.

Dziś doświadczenie największego polskiego operatora logistycznego, jakim jest Grupa PKP CARGO pomaga budować Nowy Jedwabny Szlak oraz integrować kraje Trójmorza. Grupa PKP CARGO łączy Daleki Wschód z Polską, a dalej z Europą Zachodnią, a poprzez Korytarz Północ-Południe integruje kraje basenu Morza Bałtyckiego, Adriatyckiego i Morza Czarnego, w efekcie czego zyskiwać będą na znaczeniu poszczególne gospodarki i społeczeństwa Europy Środkowo-Wschodniej. Grupa PKP CARGO z jednej strony wpisuje się w realizację polityki

rządów krajów regionu, z drugiej staje się beneficjentem tej polityki. Sprawia, że wymiana handlowa pomiędzy Europą oraz krajami azjatyckimi jest szybsza i bardziej efektywna. Między innymi dzięki inwestycjom w zakresie transportu intermodalnego, poprzez usługi przeładunku, usługi celne i monitoring, możliwy jest sprawniejszy przepływ towarów z Chin zarówno do Polski, ale także innych krajów Unii Europejskiej. Inwestycje realizowane m.in. w ramach Grupy PKP CARGO są ważnym krokiem w budowanie stabilności i ciągłości łańcuchów dostaw.

Kierunek ten jest w ocenie Grupy PKP CARGO na tyle ważny, że znalazł się w centrum jej strategii biznesowej oraz jej misji. Grupa PKP CARGO planuje czerpać w przyszłości większość swoich przychodów i zysków z tego rynku, przyczyniając się jednocześnie do realizacji celów społeczno-gospodarczych.

Zagrożenia i wyzwania

GRI: 3-3, 203-1, 203-2

Rozwój działalności biznesowej Grupy PKP CARGO, który wpisuje się w szerszą koncepcję integracji krajów Europy Środkowo-Wschodniej w ramach budowy i rozwoju Trójmorza, czy też angażowanie się w projekty związane z koncepcją Nowego Jedwabnego Szlaku, daje szansę na bezprecedensowy wzrost. Szansę, która pojawia się właśnie wtedy, kiedy tradycyjne rynki i usługi, związane z przewozem paliw kopalnych (m.in. węgiel energetyczny, czy paliwa płynne) będą wchodzić w fazę schyłkową. Możliwy wzrost znaczenia transportu kolejowego w ramach Trójmorza, a także realizacja chińskiej idei Nowego Jedwabnego Szlaku, daje Grupie PKP CARGO szansę na większą dywersyfikację transportowanych towarów, przy jednoczesnym rozwoju transportu intermodalnego. To szansa stopniowego odchodzenia od dominujących przewozów dużych wolumenów towarów masowych (tj. węgla kamiennego), na rzecz obsługi logistycznej bardzo różnorodnych klientów zainteresowanych importem i eksportem dóbr przy wykorzystaniu efektywnego, tj. szybkiego i niedrogiego transportu kolejowego.

Grupa PKP CARGO ma świadomość zagrożeń, zarówno tych długoterminowych związanych z ryzykiem rewizji polityki gospodarczej i polityki zagranicznej, tak ze strony Polski, jak i innych państw (np. Chińskiej Republiki Ludowej), jak i krótkoterminowych związanych z zawirowaniami związanymi choćby z bieżącą rewitalizacją infrastruktury.

Jednocześnie ostatnie lata przyniosły całkowicie nowe zagrożenia. Na początku 2020 roku światową gospodarkę zaskoczyła pandemia COVID-19. Następnie luty 2022 roku przyniósł konflikt zbrojny w bezpośrednim sąsiedztwie Polski, a jego konsekwencje, choćby w postaci sankcji gospodarczych, silnie odbiły się na relacjach handlowych ze wschodnimi sąsiadami Polski. Warto zaznaczyć, że w wymiarze globalnym pandemia covid-19 oraz wojna na Ukrainie doprowadziły do rekonfiguracji szlaków handlowych i skracania globalnych łańcuchów dostaw. Podmioty gospodarcze coraz częściej dostrzegają potrzebę współpracy z kontrahentami położonymi bliżej ich docelowych rynków zbytu. Jest to dążenie do zmniejszenia ryzyka w łańcuchach dostaw przy jednoczesnym zwiększeniu nadzoru nad procesami logistycznymi i poprawie zrównoważonego rozwoju.



Możliwy wzrost znaczenia transportu kolejowego w ramach Trójmorza, a także realizacja idei Nowego Jedwabnego Szlaku, daje Grupie PKP CARGO szansę na większą dywersyfikację transportowanych towarów, przy jednoczesnym rozwoju transportu intermodalnego.

KONFLIKT ZBROJNY W UKRAINIE

Pod wpływem konfliktu w większym lub mniejszym stopniu pozostają wszystkie kraje Europy Środkowo-Wschodniej. Konflikt wpływa również na łańcuch dostaw. Wielkość wpływu jest zależna od rodzaju towaru. W znacznej mierze zmieniły się łańcuchy dostaw paliw takich jak węgiel, ropa, gaz – ze względu na sankcje nałożone na Rosję i Białoruś. Konflikt wpływa również na potoki intermodalne, zmniejszeniu uległy bowiem przewozy z portów Gdynia, Gdańsk oraz na Nowym Jedwabnym Szlaku. PKP CARGO S.A. rozpoczęło współpracę z podmiotami litewskimi i ukraińskimi w relacji Ukraina – Litwa oraz Litwa – Ukraina. Kontrakty z dotychczasowymi klientami intermodalnymi nie zostały zerwane, żaden z klientów zagranicznych PKP CARGO S.A. i klientów intermodalnych nie jest objęty sankcjami. Wpływ konfliktu na sektor Automotive powoduje istotne braki komponentów do produkcji aut. Ukraina była jednym z większych dostawców przewodów elektrycznych dla producentów samochodów, ich brak na rynku skutkuje zmniejszonymi przewozami gotowych samochodów.

Aktualnie w perspektywie krótkookresowej oraz średniookresowej nie występuje szczególnie wysoki poziom ryzyka dla działalności operacyjnej spółek Grupy PKP CARGO. Z uwagi na strukturę przewozów oraz zakres działalności spółek z Grupy PKP CARGO przewiduje się, że agresja Rosji na Ukrainę może być przyczyną utraty stosunkowo nieznacznej części przychodów ze świadczonych usług, które mogą być zastąpione przez świadczenie usług w nowych obszarach. Potencjalnie dalsza eskalacja konfliktu oraz dalsze zaostrzenie sankcji mogą mieć negatywny wpływ na przychody spółek zależnych należących do Grupy PKP CARGO, obsługujących terminale na wschodniej granicy Polski oraz świadczących usługi spedycyjne w tym obszarze. Jednakże na chwilę obecną brak jest sygnałów, które świadczyłyby o takim zagrożeniu.

Grupa PKP CARGO monitoruje oddziaływanie konfliktu w Ukrainie i jego ewentualnych następstw na działalność przewozową oraz komplementarną, podejmując stosowne działania korygujące. Podmioty Grupy wykorzystują możliwości związane ze zmianami kierunków przepływów towarów, dostosowując swoją ofertę do wymagań rynku.



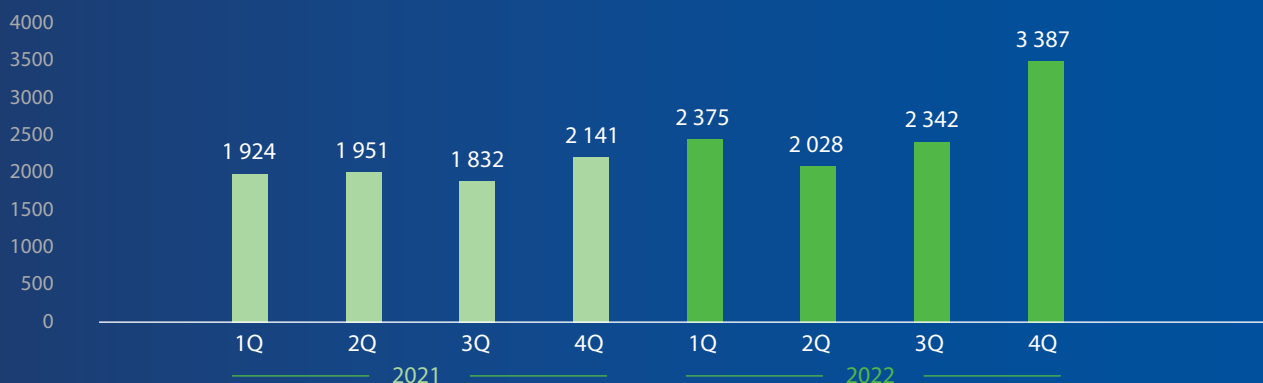
WOJNA W UKRAINIE: ZAPEWNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO W OBLICZU KONFLIKTU ZBROJNEGO

Atak Rosji na Ukrainę spowodował bardzo duże zawirowania na rynku paliw, w tym rynku węgla kamiennego, który w ostatnich latach był także częściowo importowany z Rosji. Od kwietnia 2022 roku wprowadzone zostało embargo na import węgla z Rosji i Białorusi, co wyhamowało transporty z tych państw. Jednocześnie w obliczu konieczności zapewnienia zapasów węgla, tak dla energetyki zawodowej i przemysłu, jak i gospodarstw domowych, rząd zainicjował działania mające zaspokoić popyt importem z innych kierunków, w znacznym stopniu importem drogą morską. W efekcie, zarówno polskie porty morskie, jak i Grupa PKP CARGO stanęły przed ogromnym wyzwaniem, związanym z obsłużeniem przeładunku i przewozu ogromnych ilości surowca i to na kierunkach często odmiennych od tych, którymi był on dotychczas najczęściej transportowany. Znajduje to odzwierciedlenie w zwiększonej pracy przewozowej i średniej odległości przewozów (dłuższe trasy).

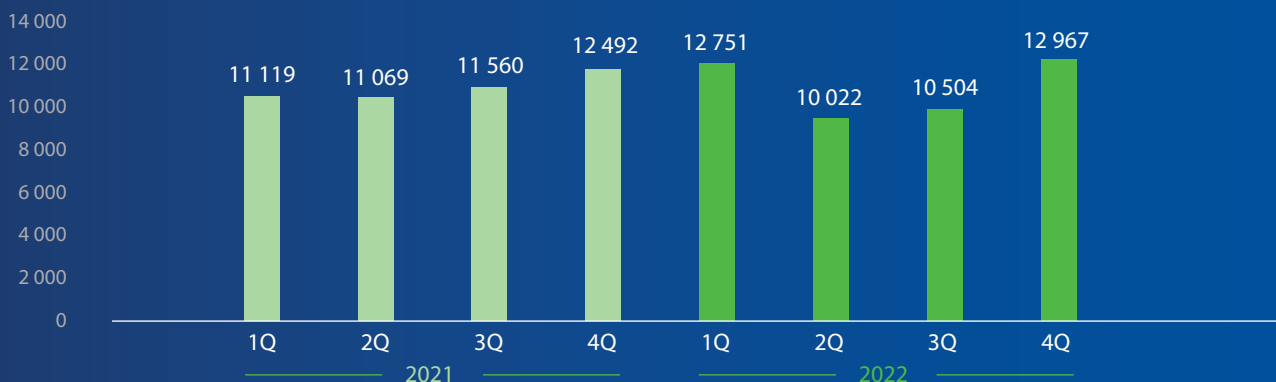
Wzrost przewozów węgla kamiennego obserwowany był w szczególności w pierwszym i ostatnim kwartale 2022 roku. Spowodowany był koniecznością uzupełnienia obowiązkowych rezerw zgromadzonych w magazynach poszczególnych elektrowni. Jednocześnie zaobserwować można było spadek przewozów koksu w komunikacji krajowej i międzynarodowej ze względu na mniejsze zapotrzebowanie ze strony hutnictwa.

Kluczowe znaczenie ma jednak to, że dzięki determinacji wielu osób i instytucji, w tym również pracowników Grupy PKP CARGO, w polskich gospodarstwach domowych nie zabrakło ani węgla kamiennego, ani energii elektrycznej i ciepłej produkowanej w oparciu o to paliwo stałe. Co więcej, wzrost podaży surowca w lokalnych punktach sprzedaży opału, pozwolił zahamować spekulacyjny często wzrost cen, który uderzał w gospodarstwa domowe.

PRZEWOZY: WĘGIEL KAMIENNY - PRACA PRZEWOZOWA (MLN TKM)



PRZEWOZY: WĘGIEL KAMIENNY - MASA TOWAROWA (TYS. TON)



WOJNA W UKRAINIE: SYTUACJA NA RYNKU PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH

W obliczu trwającej wojny, a także sankcji nałożonych na Rosję i Białoruś, osłabieniu uległa pozycja Polski, jako kraju tranzytowego dla przewozów z Dalekiego Wschodu. Choć przewozy są realizowane, to zanotowano ich kilkudziesięcioprocentowy spadek na części lądowej Nowego Jedwabnego Szlaku. Samo ograniczenie (wynikające z problemów z ubezpieczeniem przewożonych ładunków oraz obawami firm zachodnich dotyczących potencjalnej możliwości złamania sankcji poprzez tranzyt przez terytorium rosyjskie) może generować potencjalnie groźne skutki dla przewozów intermodalnych przez terytorium naszego kraju, w postaci powstania alternatywnych szlaków kolejowych wobec „Nowego Jedwabnego Szlaku” z pominięciem Rosji (ale także i Polski) na rzecz przewozów na południu Europy.

Niezależnie od sytuacji geopolitycznej, infrastruktura kolejowa, podobnie jak i drogową, podlega w ostatnich latach znacznym przeobrażeniu. Zarówno w Polsce, jak i w Czechach trwające prace na infrastrukturze torowej istotnie wpływają na przepustowość linii kolejowych, co w przypadku kumulacji prac modernizacyjnych i remontów głównych korytarzy jest dla transportu kolejowego głównym czynnikiem ryzyka powodującym wydłużenia czasu transportu. To z kolei wiąże się ze wzrostem kosztu transportu i obniżeniem jakości świadczonych usług. Oczywiście nowe inwestycje zapewnią infrastrukturze kolejowej wzrost przepustowości i przyczynią się do realizacji w wymiarze transportu kolejowego koncepcji Trójmorza oraz Nowego Jedwabnego Szlaku. Niemniej w krótkim terminie przekładają się na utrudnienia, które dodatkowo w 2022 roku zbiegły się ze wzmożonymi przewozami węgla kamiennego i zbóż z portów i do portów morskich, co jest bezpośrednim pokłosiem wojny w Ukrainie i polityki Rosji.

Realizowane przez zarządcę infrastruktury w 2022 r. inwestycje na obszarze Sieci PKP, związane z modernizacją infrastruktury kolejowej w ramach Krajowego Programu Kolejowego, stanowiły jeden z istotnych czynników wpływających na działalność przewozową Grupy PKP CARGO. Największe utrudnienia przewozowe powodowały zamknięcia torowe związane z kontynuacją modernizacji infrastruktury portowej w obrębie rejonów załadunkowych portów Gdańska, Gdyni, Szczecina, Świnoujścia oraz na odcinkach linii dojazdowych. W konsekwencji utrudniało to sprawne prowadzenie obsługi kluczowych bocznicy. Ponadto, oprócz rejonów portowych, obszarami objętymi szczególnie uciążliwymi utrudnieniami przewozowymi z powodu prowadzonych inwestycji był okręg Górnego Śląska z kontynuacją modernizacji węzła Czechowice Dziedzice, Oświęcim, Trzebinia, Mysłowice, Jaworzno

Szczakowa, kontynuacja przebudowy węzła warszawskiego, krakowskiego, opolskiego, łódzkiego oraz rejonu Małaszewicz i Lublina. Dodatkowe utrudnienia przewozowe były związane z modernizacją odcinków linii nr 131 (tzw. „węglówka”) oraz linii nr 3 w ramach prac wykończeniowych (ciąg transportowy E-20).

Jednocześnie zatłoczenie na przejściach granicznych z Ukrainą oraz terminalach obsługujących pozostałe przejścia graniczne oraz komplikacje z tego tytułu nie pozwoliły na zwiększenie przewozów w tym rejonie, a długi czas obsługi technicznej i kontroli graniczne sprawił, że przewozy przejął transport samochodowy. Skutkowało to wyhamowaniem w 2022 roku dynamiki wzrostu rynku przewozów intermodalnych.

Infrastruktura kolejowa

W perspektywie roku 2023 przewiduje się utrzymanie ograniczeń przepustowości linii oraz uciążliwości prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych na poziomie roku 2022 m.in. z powodu przesunięcia terminów modernizacji infrastruktury kolejowej planowanych w końcowym etapie realizacji Krajowego Programu Kolejowego. W dniu 28 listopada 2022 r. została zawarta Umowa przez PKP CARGO S.A. z PKP PLK S.A. obowiązująca w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 9 grudnia 2023 r. Przewidywana wartość w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 555,8 mln zł netto (683,7 mln zł brutto).



Zarządzanie obszarem i podjęte działania

INWESTYCJE

GRI: 3-3, 203-1, 203-2

KAPITAŁY:



Działania w Grupie PKP CARGO ukierunkowane są na budowanie szerokiego wachlarza usług logistycznych, który obejmuje usługi związane z przewozem, obsługą terminalową, dystrybucją i magazynowaniem oraz pozostałymi usługami wspomagającymi. Wiąże się z tym też powszechna cyfryzacja, dająca większe możliwości sprawnej i kompleksowej obsługi klienta.

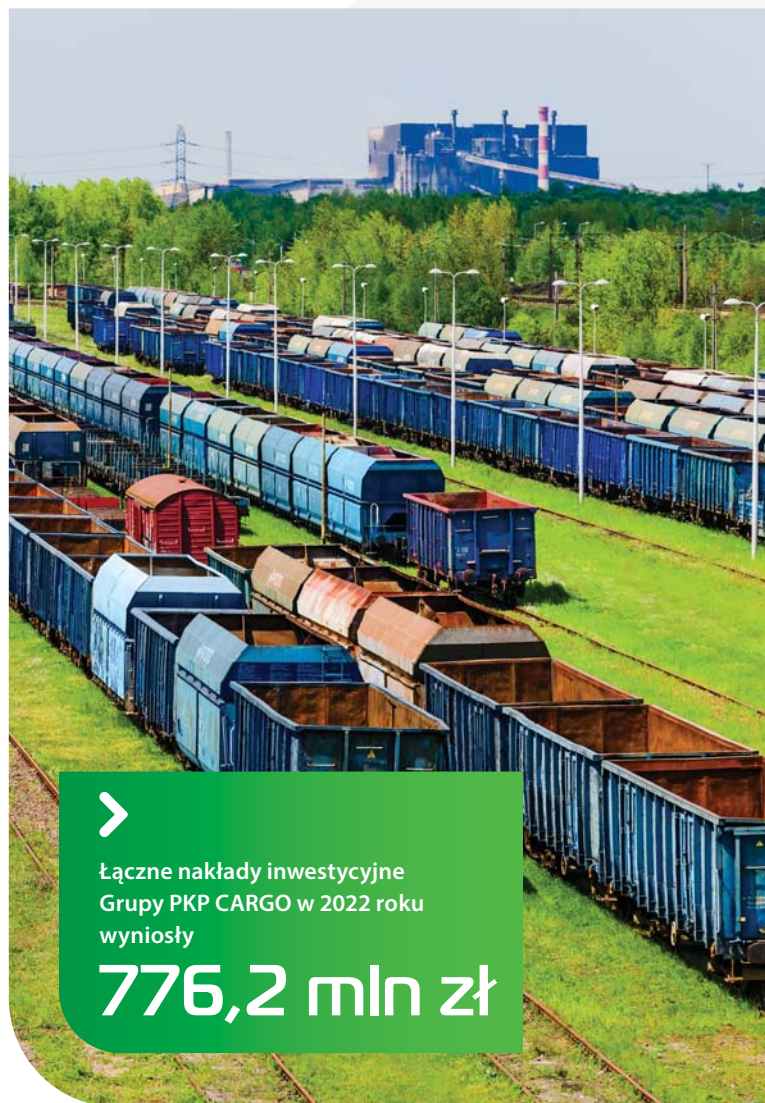
Kluczowymi elementami tego modelu działania jest możliwość wykorzystania własnych terminali przeładunkowych, a także posiadanie odpowiedniego taboru kolejowego, w tym lokomotyw wielosystemowych. W celu sprostania powyższym wyzwaniom konieczne jest zapewnienie środków finansowych na inwestycje, zwłaszcza we wspomniane rzeczowe aktywa trwałe. Chodzi tu zarówno o nabycie nowych, jak i modernizację i utrzymanie tych wykorzystywanych, tj.:

- » potrzebny do realizacji przewozów tabor kolejowy – wagony i lokomotywy,
- » konieczną infrastrukturą logistyczną – nakłady na modernizację i wyposażenie terminali kontenerowych, czy modernizację i budowę placów składowych, a także na informatyzację.

W samym tylko 2022 r. nakłady inwestycyjne na nabycie rzeczowych aktywów trwałych i aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe P3) wyniosły 708,9 mln zł oraz wykazano prawa do użytkowania aktywów o wartości 67,3 mln zł. Łączne nakłady inwestycyjne Grupy PKP CARGO w 2022 roku wyniosły 776,2 mln zł. Większość z nich w 2022 r. została przeznaczona na realizację zadań związanych z:

- » **taborem** (głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru)
- » zakupem i modernizacją **lokomotyw i wagonów**.

Na cele te przeznaczono łącznie 636,3 mln zł (tj. 82,0% nakładów inwestycyjnych razem).



Łączne nakłady inwestycyjne Grupy PKP CARGO w 2022 roku wyniosły

776,2 mln zł

Grupa PKP CARGO poniosła także nakłady na **informatyzację**, tj. zakup sprzętu związanego z wyposażeniem komputerowym oraz teleinformatycznym i oprogramowaniem na poziomie 5,1 mln zł, budownictwo inwestycyjne w wysokości 44,4 mln zł głównie na **modernizację terminali kontenerowych, modernizację i budowę placów składowych**, remonty infrastruktury torowej oraz modernizację budynków i budowli, w tym budynków zaplecza warsztatowego, a także zakupy i modernizację maszyn, urządzeń oraz narzędzi dotyczących **wyposażenia terminali kontenerowych** oraz zaplecza warsztatowego na poziomie 20,1 mln zł.

TABELA: NAKŁADY INWESTYCYJNE W GRUPIE PKP CARGO W LATACH 2018-2022 (MLN ZŁ)

	2022	2021	2020	2019	2018	Zmiana 2022-2021	Zmiana 2022/2021 w %
Budownictwo inwestycyjne	44,4	70,5	50,8	39,5	48,1	-26,1	-37,0%
Zakup lokomotyw	0,3	0,4	33,0	65,3	43,8	-0,1	-25,0%
Modernizacja lokomotyw	12,5	99,4	132,0	258,5	147,9	-86,9	-87,4%
Zakup wagonów	111,8	184,7	162,9	69,9	11,1	-72,9	-39,5%
Modernizacja wagonów	0,0	0,0	5,6	2,0	0,0	0,0	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	20,1	32,2	12,0	26,6	26,3	-12,1	-37,6%
Teleinformatyzacja	5,1	12,8	10,8	14,1	16,6	-7,7	-60,2%
Pozostałe	3,0	1,5	2,5	4,8	1,9	1,5	100,0%
Komponenty w remontach, w tym:	511,7	441,3	276,5	632,0	598,4	70,4	16,0%
Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw	113,1	115,9	73,7	167,1	171,7	-2,8	-2,4%
Naprawy i przeglądy okresowe wagonów	398,6	325,4	202,8	464,9	426,7	73,2	22,5%
Prawa do użytkowania aktywów*	67,3	65,5	68,4	237,6		1,8	2,7%
Razem	776,2	908,3	754,5	1 350,3	894,1	-132,1	-14,5%

*Nakłady na prawa do użytkowania aktywów nie obejmują zwiększeń wynikających z leasingu zwrotnego taboru kolejowego oraz urządzeń technicznych za 2022 rok w wysokości 16,7 mln zł oraz 101,0 mln zł za 2021 r.

Źródło: Opracowanie własne.





Regulacje techniczne dotyczące taboru

Tabor wykorzystywany w transporcie kolejowym musi spełniać odpowiednie normy i wymagania techniczne, determinujące skalę działalności modernizacyjnej i naprawczej Grupy. Inwestycje z tym związane bezpośrednio zależą od aktualnego stanu technicznego posiadanego taboru i wynikających z niego obowiązkowych napraw okresowych. Liczba napraw okresowych oraz przeglądów okresowych wykonywanych w poszczególnych okresach wynika z cykli określonych w DSU (Dokumentacja Systemu Utrzymania) taboru zatwierdzonych przez UTK.

Warto wspomnieć, że w 2022 r. spółka PKP CARGO S.A. otrzymała dofinansowanie z UE w wysokości 45,6 mln zł na zakup 256 wagonów platform do przewozu kontenerów oraz zrefinansowano nakłady poniesione w 2021 r. w wysokości 34,7 mln zł na zakup 144 szt. wagonów platform do przewozu kontenerów. Nie bez znaczenia jest pozyskanie nowych linii finansowych w postaci kredytów bankowych oraz linii finansujących leasing. Warto wspomnieć o zawartej pomiędzy Pekao Leasing sp. z o.o. a PKP CARGO S.A. w dniu 10 października 2022 roku ramowej umowie leasingu z limitem dostępności 93 mln zł. Z kolei 8 listopada 2022 roku Spółka zawarła z PKO Leasing S.A. Ramową Umowę Leasingu z limitem dostępności 200 mln zł. Limit dostępny jest do dnia 31 grudnia 2023 r. W ramach Umowy mogą być sfinansowane fabrycznie nowe lokomotywy dostarczone przez Konsorcjum w składzie: Newag S.A. i Newag Lease sp. z o.o. S.K.A. PKP CARGO S.A. zawarła też z Centrum Unijnych Projektów Transportowych umowę o dofinansowanie Projektu „Modernizacja wagonów towarowych poprzez wymianę wstawek hamulcowych na zgodne z TSI Hałas” w ramach działania 5.2. Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T oś priorytetowa V Rozwój transportu kolejowego w Polsce Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Dofinansowanie w ramach projektu wyniesie 50% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 82,5 mln zł. Jednocześnie w 2022 roku nie

wystąpił żaden przypadek wypowiedzenia PKP CARGO S.A. umów kredytowych i pożyczkowych. To kapitał zaufania rynków finansowych do Spółki, jej strategii i skuteczności zarządzania, który procentuje kolejnymi współfinansowanymi projektami. Dostępność finansowania pozwala z kolei na inwestycje w aktywa, które są warunkiem rozwoju.

KAPITAŁY:



Ponadto na inwestycje Grupy PKP CARGO w roku 2022 roku złożyły się zakupy sprzętu biurowego i samochodów na poziomie 3,0 mln zł oraz praw do użytkowania aktywów na poziomie 67,3 mln zł, w obszarze nieruchomości na poziomie 54,2 mln zł, w obszarze taboru na poziomie 0,3 mln zł oraz w pozostałych obszarach 12,8 mln zł, głównie na najem samochodów oraz na zakup wyposażenia terminali kontenerowych i zaplecza technicznego, sprzętu teleinformatycznego w formie leasingu.

O skali zaangażowania w osiągnięcie zaplanowanego celu świadczyć może najlepiej to, że w ostatnich pięciu latach zapewniono i przeznaczono na inwestycje łącznie aż 4,68 mld zł, w tym na zakup, modernizację, naprawy i przeglądy wagonów 2,37 mld zł oraz lokomotyw 1,43 mld zł.



TWORZENIE KOMPLEKSOWEJ SIECI TERMINALI LOGISTYCZNYCH I ZARZĄDZANIE NIMI

GRI: 3-3, 203-1, 203-2

KAPITAŁY:



Na koniec 2022 roku Grupa PKP CARGO wykorzystywała 25 terminali przeładunkowych, w tym posiadała i wykorzystywała 7 terminali intermodalnych lub łączących funkcję terminalu intermodalnego i konwencjonalnego. Obok terminali zlokalizowanych na granicy z Rosją (obwód królewiecki) i Białorusią, ładunki trafiały do terminali zlokalizowanych w centrum kraju – w Warszawie, Poznaniu

i Gliwicach oraz jednego w Republice Czeskiej. Wspomnieć należy tu o terminalu w Sławkowie, usytuowanym na styku najdalej na zachód wysuniętego odcinka linii kolejowych o szerokim rozstawie toru (1520 mm) i linii normalnotorowej (1435 mm), będącym istotnym elementem rozwoju transportu kontenerowego na trasie Daleki Wschód i Azja – Europa Zachodnia.

Niezależnie od wspomnianych 7 terminali, Grupa PKP CARGO korzystała również z kilku terminali konwencjonalnych zlokalizowanych na wschodniej granicy kraju (np. w Medyce na granicy z Ukrainą).

Kluczowym elementem sieci terminali stanie się wkrótce nowobudowany terminal multimodalny w Zduńskiej Woli – Karsznicach.

POWIERZCHNIA I MOŻLIWOŚCI PRZEŁADUNKOWE TERMINALI INTERMODALNYCH ORAZ ŁĄCZĄCYCH FUNKCJĘ TERMINALU INTERMODALNEGO I KONWENCJONALNEGO

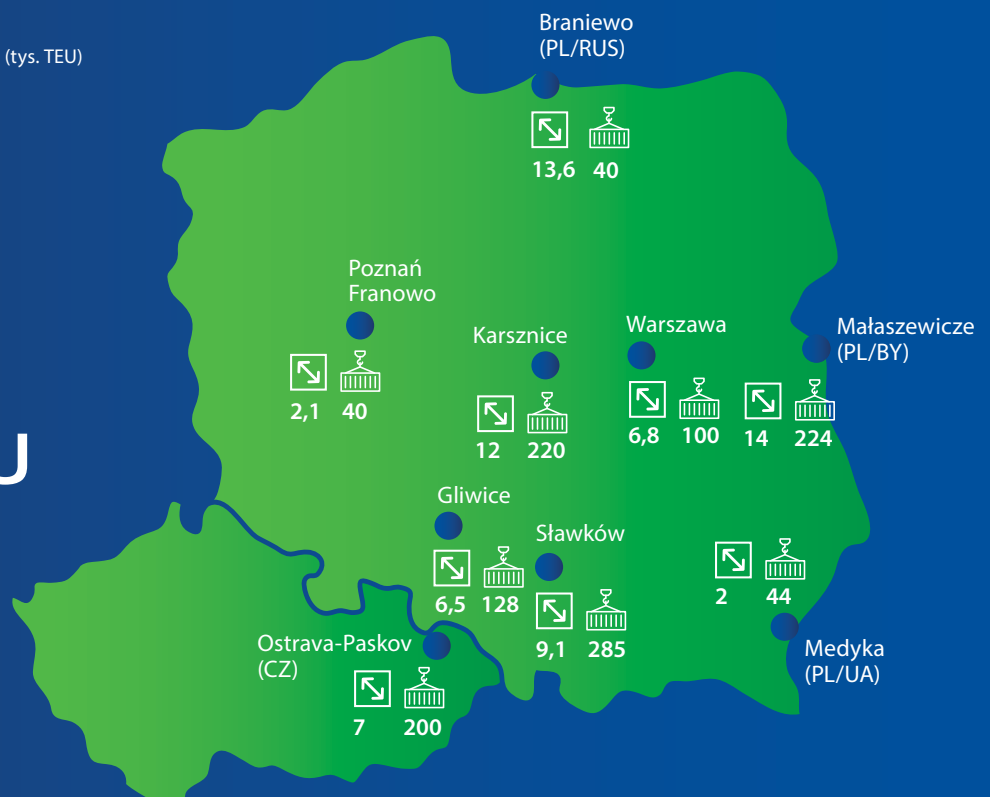
Powierzchnia (ha)

Roczne możliwości przeładunkowe (tys. TEU)

Łącznie:

73,1 ha

1281 tys. TEU





Budowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli – Karsznicach

KAPITAŁY:



Prace budowlane związane z budową Terminala Kontenerowego Karsznice, którego ukończenie jest planowane na październik 2023 roku, były największą inwestycją, wchodzącej w skład Grupy PKP CARGO, spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. Nakłady poniesione w 2022 roku wyniosły 22,6 mln zł.

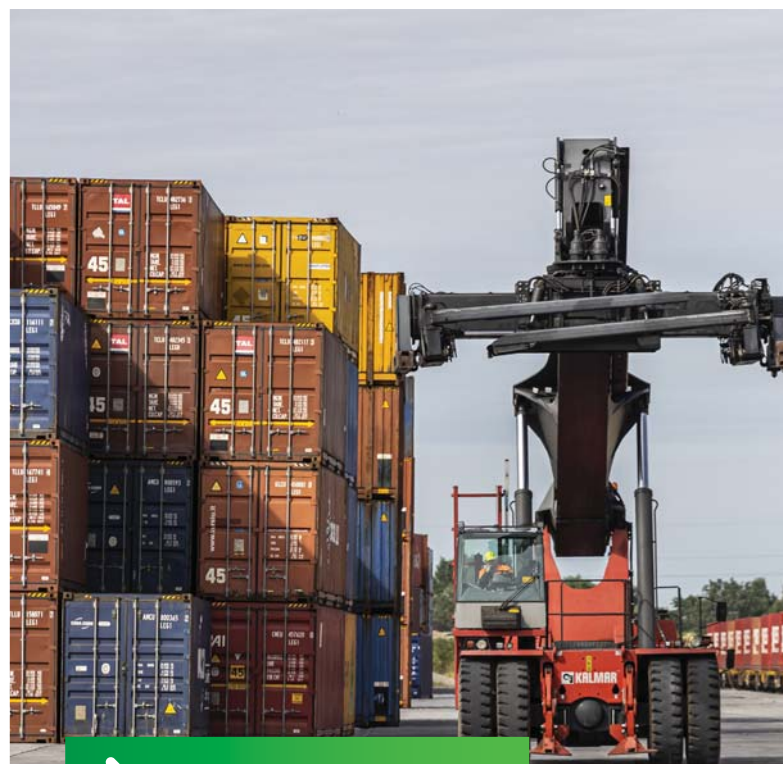
Terminal, zlokalizowany niemalże w geograficznym centrum Polski, leży na przecięciu wszystkich istotnych szlaków transportowych – m.in. w pobliżu

skrzyżowania autostrad A1 i A2, a także przyszłego Centralnego Portu Komunikacyjnego. Przede wszystkim jednak wpisuje się on w sieć korytarza transportowego Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, który przebiega przez sześć państw członkowskich oraz łączy porty bałtyckie w Gdyni/Gdańsku i Szczecinie/Świnoujściu z portami basenu Morza Adriatyckiego. Jego działalność znacznie poszerzy możliwości świadczenia kompleksowych usług logistycznych dla przedsiębiorstw różnych branż.

W październiku 2022 r. spółka PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. zawarła warunkową umowę o dofinansowanie projektu dotyczącego inwestycji polegającej na budowie terminala na kwotę 51,7 mln zł. Projekt będzie realizowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020.

Oprócz budowy Terminala Kontenerowego Karsznice realizowano szereg innych prac związanych z terminalami. Przykładowo w ramach inwestycji spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. w 2022 roku sfinansowano budowę linii oświetleniowej i modernizację Terminalu Raniewo (nakład 1,6 mln zł), modernizację placu D na Terminalu Kontenerowym (3,6 mln zł) modernizację suwnic (1,45 mln zł) oraz inne inwestycje o łącznej wartości 1,2 mln zł.

O znaczeniu rozbudowy kompetencji logistycznych w ramach Grupy PKP CARGO może również świadczyć transformacja, głównie wewnątrzorganizacyjna w ramach Grupy PKP CARGO. Ma ona zapewnić optymalną z punktu widzenia zarządzania terminalami strukturę organizacyjną grupy kapitałowej. W ostatnim roku m.in. nastąpiło podwyższenie kapitału zakładowego spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy o kwotę 18 mln zł. Miało też miejsce nabycie przez PKP CARGO S.A. 0,17% udziałów w spółce Centralny Terminal Multimodalny sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. Na mocy Umowy Sprzedaży Udziałów z dnia 11 marca 2022 r., PKP S.A. sprzedała PKP CARGO S.A. wszystkie posiadane udziały tj. 50 udziałów w spółce Centralny Terminal Multimodalny sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. Z kolei w dniu 30 marca 2023 r. została zawarta umowa pożyczki pomiędzy PKP CARGO S.A. i PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. do kwoty nieprzekraczającej 20 mln zł. Doszło też do formalnej likwidacji spółki GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY S.A. w likwidacji z siedzibą w Gdańsku, w której 41,93% akcji posiadała PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.



Nakłady na budowę Terminala Kontenerowego Karsznice w 2022 roku wyniosły

22,6 mln zł



ZARZĄDZANIE TABOREM I JEGO UTRZYMANIE

GRI: 3-3, 203-1, 203-2

KAPITAŁY:

Grupa PKP CARGO posiada własne punkty napraw, które pozwalają na realizację prac serwisowych, zapewniających utrzymanie taboru w dobrym stanie. Funkcjonują one w strukturach poszczególnych Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. oraz w spółkach zależnych. Zaplecze to posiada niezbędny sprzęt i kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów i lokomotyw elektrycznych na wszystkich poziomach utrzymania P1-P5 oraz napraw lokomotyw spalinowych na poziomie P1-P4. Należące do Grupy PKP CARGO zaplecze techniczne wspiera zresztą nie tylko Grupę PKP CARGO, ale wykonuje również naprawy taboru i podzespołów, na rzecz podmiotów trzecich. Wartość księgowa aktywów trwałych Grupy PKP CARGO na 31.12.2022 wynosiła 6 354,1 mln zł, w tym samego tylko taboru kolejowego 4 208,3 mln zł.

Koszty usług remontowych i utrzymania składników majątku trwałego w 2022 roku wyniosły w Grupie PKP CARGO 103,0 mln zł.

ZAKUPY NOWEGO TABORU

GRI: 3-3, 203-1, 203-2

KAPITAŁY:

Racjonalna gospodarka majątkiem produkcyjnym, mająca na celu optymalne jego wykorzystanie, oznacza zakup nowych, utrzymanie i modernizację istniejących, ale też na przykład likwidację zamortyzowanych i zużytych składników majątku produkcyjnego, tak by tabor, będący kluczowym składnikiem tego majątku, mógł w najlepszy możliwy sposób obsłużyć istniejący popyt na usługi logistyczne.

Najnowocześniejsza część floty Grupy PKP CARGO to:

- » 21 lokomotyw wielosystemowych (pojazdy zasilane napięciem stałym lub zmiennym, które pozwalają przekraczać granice krajów europejskich bez zatrzymywania związanego ze zmianą systemu zasilania, co pozwala m.in. na oszczędność nie tylko czasu, ale również energii elektrycznej)
- » 10 nowoczesnych sześciokoświatłowych lokomotyw elektrycznych Dragon (seria ET25) – 3 sztuki – oraz 7 sztuk lokomotyw Dragon 2 (seria ET26) wyposażonych w spalinowy moduł dojazdowy.

Spośród nich, 15 pojazdów to lokomotywy nowe, nabyte w ciągu ostatnich 3 lat. W posiadanym parku wagonów aż 4 080 sztuk to platformy intermodalne, z czego w 2022 roku zakupiono 278 sztuk. W roku 2023 planowana jest dostawa elektrycznych lokomotyw sześciokoświatłowych – łącznie 21 sztuk. W 2023 r. zostało zakupionych również 5 lokomotyw wielosystemowych do przewozów intermodalnych.



Najnowocześniejsza część floty Grupy PKP CARGO to

21 lokomotyw wielosystemowych oraz
10 nowoczesnych sześciokoświatłowych lokomotyw elektrycznych



KAPITAŁY:

Efektywność wykorzystania taboru

Poszczególne działania, poczynając od zakupu nowoczesnych lokomotyw i wagonów, poprzez likwidację zamortyzowanych składników majątku i modernizację pozostałych, po inwestycje w informatyzację pozwalają

na poprawę efektywności działania. W efekcie w 2022 roku Grupie PKP CARGO udało się nie tylko przewieźć 100,6 mln ton towarów i wykonać pracę przewozową na poziomie 27 mld tonokilometrów, ale też uzyskać dobre wyniki w zakresie efektywności, co z kolei wprost przełożyło się na wyniki finansowe.

	2022	2021	2020	2019	2018
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie)	212,2	209,8	216,8	222,3	250,1
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach)	1 546,0	1 474,0	1 434,0	1 447,0	1 463,0
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie)	14,0	14,5	14,2	14,6	15,8



Podpisanie umowy z Siemens Mobility

11 lutego 2022 r. zawarta została umowa z konsorcjum w składzie: Siemens Mobility sp. z o.o. oraz Siemens Mobility GmbH na dostawę 5 fabrycznie nowych elektrycznych lokomotyw wielosystemowych wraz ze świadczeniem usług utrzymania.

Ich odbiór nastąpił w kwietniu 2023 roku. Wartość umowy zamknęła się w kwocie 139.125.093,48 zł (netto). Zakup lokomotyw realizowany jest w ramach projektu: „Lokomotywy wielosystemowe i wagony przeznaczone do przewozów intermodalnych”, który otrzymał dofinansowanie ze środków pomocowych Unii Europejskiej w ramach Działania 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych, Oś priorytetowa III Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.



W 2022 roku pociągi Grupy PKP CARGO przewiozły

100,6
mln ton
towarów

DĄŻENIE DO OPTYMIZACJI BAZY TABOROWEJ I LIKWIDACJA ZUŻYTYCH AKTYWÓW

GRI: 3-3, 203-1, 203-2

KAPITAŁY:



W 2022 roku można było obserwować spadek liczby lokomotyw i wagonów użytkowanych przez Grupę PKP CARGO, co było zresztą obserwowane również u innych operatorów logistycznych, dostosowujących liczbę posiadanych lokomotyw do optymalnego, z punktu widzenia biznesu, poziomu. PKP CARGO dokonuje zakupu nowego taboru i jednocześnie wyzbywa się, w tym prowadzi proces utylizacji, najstarszego taboru. W efekcie stara się nie angażować kapitału finansowego w kapitale produkcyjnym w sposób nadmierny, tj. na poziomie wykraczającym ponad ten wynikający z biznesowej racjonalności.

W 2022 roku dokonano w Grupie PKP CARGO likwidacji taboru kolejowego o wartości 395,5 mln zł.

ZARZĄDZANIE POZOSTAŁYMI NIERUCHOMOŚCIAMI

GRI: 3-3, 203-1, 203-2

KAPITAŁY:



Konieczność zagwarantowania odpowiedniego zaplecza utrzymaniowo-naprawczego wiąże się także z zarządzaniem nieruchomościami. Większość z nich użytkowana jest przez Grupę na podstawie wieloletnich umów dzierżawy i najmu. Sukcesywne zmniejszenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) jest efektem podejmowanych działań optymalizacyjnych. Na bieżąco prowadzona jest weryfikacja wielkości niezbędnego majątku, tak by móc świadczyć najwyższej jakości usługi logistyczne, ale jednocześnie nie blokować w sposób nadmierny kapitału finansowego. Działania optymalizacyjne w zakresie zarządzania nieruchomościami pozwalają ten kapitał wykorzystywać.

TABELA: NIERUCHOMOŚCI GRUPY PKP CARGO ORAZ PKP CARGO S.A. WŁASNE I UŻYTKOWANE W LATACH 2018-2022 NA KONIEC ROKU

	2022	2021	2020	2019	2018	Zmiana 2022-2021
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 406	1 441	1 415	1 449	1 479	-35
w tym PKP CARGO S.A.	550	550	520	517	536	0
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	722 756	728 944	693 213	723 962	738 392	-6 188
w tym PKP CARGO S.A.	570 956	571 841	535 910	539 554	542 337	-885

Źródło: Opracowanie własne.



W 2022 roku dokonano w Grupie PKP CARGO likwidacji taboru kolejowego o wartości

**395,5
mln zł**

CYFRYZACJA

GRI: 3-3, 203-1, 203-2

Jeszcze w 2021 roku PKP CARGO S.A. podpisało umowę na wdrożenie systemu SAP Transportation Management System. System SAP TMS, wraz z modułem SAP SD, stanowi jedną, kompletną platformę do zarządzania transportem i pozwala obsługiwać wszystkie obszary procesu przewozowego (kontakt z klientem, zarządzanie zamówieniami, planowanie zapotrzebowania na przewóz ładunków masowych i intermodalnych, automatyzację planowania i budowę harmonogramu przewozów). System zapewnia śledzenie przesyłek i przyczynia się do lepszego planowania czasu pracy drużyn trakcyjnych. W efekcie, wszystkie operacje związane z przewozem będą wykonywane w jednym systemie, co umożliwi dostęp do danych w czasie rzeczywistym. Zakończenie implementacji systemu przewidywane jest na 2026 rok.

Zastosowanie SAP TMS pozwoli na dodatkową poprawę efektywności operacyjnej, obniżenie kosztów, bardziej kompleksowe podejście do obsługiowanych zleceń. To z kolei przekłada się na wzrost konkurencyjności PKP CARGO na rynku usług przewozowych i logistycznych.

W 2022 roku, kontynuując wcześniej zainicjowane prace, modernizowano i rozbudowywano funkcjonujący od 2006 roku System Wspomagania Handlowej Obsługi Przesyłek Towarowych (SWHOPT), a także system Elektroniczny List Przewozowy (ELP) i system ORZ (WiP). Jednocześnie w 2022 roku nie poniesiono nakładów dotyczących realizacji powyższego zadania. Prace te, których zakończenie zaplanowano na 2023 rok, pozwolą lepiej odpowiedzieć na potrzeby rynku i kompleksowej obsługi klientów.



Dokonano również szeregu zakupów i odnowień licencji dla systemów informatycznych. Obok wymiany wycofywanego sprzętu na nowy, realizowano też zupełnie nowe zakupy, m.in. zwiększono pojemność środowiska kopi bezpieczeństwa dla niektórych systemów, dokonano zakupu bramek VPN, wymieniano infrastrukturę sieci WAN.

Inwestycje w rozwiązania IT wiążą się z dążeniem do transformacji organizacji z przewoźnika kolejowego w usługodawcę, zapewniającego kompleksową obsługę usług logistycznych, integrującego w jednej ofercie szereg rozwiązań. Niezależnie od tego, czy są to systemy bezpośrednio związane z obsługą przewozu towarów, czy pośrednio wpływające na sprawność działania (np. systemy bezpieczeństwa), ich implementacja przekłada się na wspomniane powyżej podniesienie efektywności działalności Grupy PKP CARGO.

Następstwa działalności Grupy PKP CARGO

+ Korzyści

- » urzeczywistnianie założeń koncepcji Trójmorza i Nowego Jedwabnego Szlaku poprzez zapewnienie przepływu towarów
- » zapewnianie ciągłości łańcuchów dostaw dla firm z Polski, Europy, ale też z Dalekiego Wschodu
- » zagwarantowanie efektywnego kosztowo rozwiązania logistycznego dla przedsiębiorstw z Polski i z zagranicy, otwarcie możliwości importu/eksportu towarów

- Koszty

- » konieczność realizacji inwestycji i modernizacji szerokokorozumianej infrastruktury kolejowej w Polsce (zarówno po stronie Grupy PKP CARGO, jak i poza nią), a często i zagranicą



3

Zrównoważony transport w przyszłej zrównoważonej gospodarce



Perspektywa strategiczna

GRI: 3-3, 203-1, 203-2, 305-4

Zobowiązania poszczególnych państw świata, w tym ambitne plany Komisji Europejskiej w zakresie ograniczenia śladu węglowego Unii Europejskiej, oznaczają konieczność przeprowadzenia gruntownych zmian w sposobie funkcjonowania poszczególnych przedsiębiorstw, jak i całych społeczeństw. Zmian, wymagających często transformacji technologicznej, włączając w to rozwój samych technologii, jak i konieczność poniesienia ogromnych nakładów inwestycyjnych. Transport, jako sektor gospodarki, stanowi jedno z większych źródeł emisji gazów cieplarnianych, a przy okazji ma krytyczne znaczenie z punktu widzenia emisji wielu innych zanieczyszczeń do atmosfery, zwłaszcza tzw. niskiej emisji, która ma kluczowe znaczenie dla zdrowia ludzi. W efekcie polityka gospodarcza Unii Europejskiej oraz poszczególnych rządów koncentruje się na promowaniu możliwie najmniej emisyjnych środków transportu. Transport znalazł się wśród 9 branż gospodarki, wymienionych w unijnej systematyce (tzw. taksonomii)⁵, jako mogący wnieść istotny wkład w łagodzenie zmian klimatu lub w adaptację do zmian klimatu.

Jednocześnie na tle poszczególnych środków transportu, transport kolejowy wypada szczególnie korzystnie. Odpowiada dziś nie tylko za bardzo niewielką część emisji gazów cieplarnianych ogółem, ale też jest praktycznie bezkonkurencyjny jeśli chodzi o efektywność, tj. emisyjność, rozumianą jako masa gazów cieplarnianych emitowanych na tonokilometr przetransportowanych towarów. Wielkość ta jest wielokrotnie mniejsza w przypadku kolei, niż na przykład w transporcie lotniczym lub drogowym. Można ją porównywać wyłącznie z transportem morskim, ale nawet tu, w przypadku niewielkich jednostek kontenerowych, droga morska oznacza większy ślad węglowy niż w przypadku kolei. Co więcej, o ile przy dominującym wykorzystaniu lokomotyw elektrycznych, modernizacja i transformacja energetyki na nisko- i bezemisyjną w praktyce przełoży się bardzo szybko na nisko- i bezemisyjny transport kolejowy, o tyle nie stanie się tak z transportem morskim. Tym samym kolej dysponuje wszystkimi atutami by być najczystszą i najbardziej przyjazną klimatowi drogą transportu ludzi i towarów.

⁵ Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 poprzez ustanowienie technicznych kryteriów kwalifikacji służących określeniu warunków, na jakich dana działalność gospodarcza kwalifikuje się jako wnosząca istotny wkład w łagodzenie zmian klimatu lub w adaptację do zmian klimatu, a także określeniu, czy ta działalność gospodarcza nie wyrządza poważnych szkód względem żadnego z pozostałych celów środowiskowych

Emisja CO₂ w transporcie

KAPITAŁY:

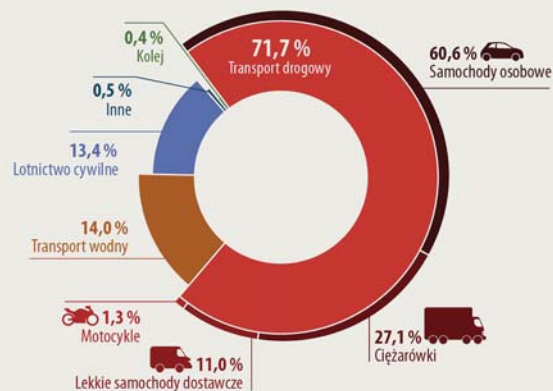


Rozwój transportu kolejowego wpisuje się w realizację globalnych celów klimatycznych i środowiskowych. Realizowane kolejowe strategie transportowe przyniosą szereg korzyści dla środowiska naturalnego, od poprawy jakości powietrza, po łagodzenie konsekwencji zmiany klimatu. Wpisuje się to w realizację globalnych Celów Zrównoważonego Rozwoju przyjętych przez ONZ w Agendzie 2030.

Według opublikowanych w 2022 roku przez Europejską Agencję Środowiska danych transport drogowy odpowiada za około 72% całkowitej emisji gazów cieplarnianych w transporcie, w tym 27,1% emitowanych było przez samochody ciężarowe. W tym samym czasie kolej, zarówno przewozy pasażerskie, jak i towarowe, odpowiadały jedynie za 0,4% emisji.

EMISJE W TRANSPORCIE W UE

Podział emisji wg rodzaju transportu (2019)



Źródło: Europejska Agencja Środowiska, 2022



Źródło: <https://www.europarl.europa.eu/news/pl/headlines/society/20190313STO31218/emisje-co2-z-samochodow-fakty-i-liczby-infografiki>



Jednocześnie transport towarów, w przeliczeniu na 1 tonokilometr (tkm), w zależności od środka transportu, oznacza przeciętnie w przypadku:

- » transportu lotniczego: 1,0189 kg eCO₂/tkm
- » niewielkiej ciężarówce (3,5-7,5 tony): 0,26396 kg eCO₂/tkm
- » ciężarówce o masie powyżej 17 ton: 0,1255 kg eCO₂/tkm
- » drogą morską (kontenerowiec o ładowności 1000-1999 TEU): 0,03255 kg eCO₂/tkm
- » drogą morską (kontenerowiec o ładowności 0-999 TEU): 0,036805 kg eCO₂/tkm
- » drogą morską (przeciętny kontenerowiec): 0,01614 eCO₂/tkm
- » drogą morską (masowiec, 200,000+ dwt): 0,002535 eCO₂/tkm

» kolej (przeciętnie): 0,02782 kg eCO₂/tkm

» PKP CARGO S.A.: **0,01849 kg eCO₂/tkm**



Wielkość ta może zostać wykorzystana przez naszych Klientów do szacowania ich śladu węglowego Zakresu 3.

Źródło: UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting, 2022, ver. 2

PRZEWAGI WYKORZYSTANIA KOLEI W LOGISTYCE

GRI: 3-3, 203-1, 203-2

W Grupie PKP CARGO znaczna część przewozów kolejowych odbywa się już dziś przy wykorzystaniu lokomotyw elektrycznych, co oznacza:

- » brak bezpośredniej, niskiej emisji, która towarzyszy silnikom spalinowym, a która jest szczególnie szkodliwa na terenach zurbanizowanych, bo przyczynia się do powstawania zjawiska smogu,
- » wraz z transformacją energetyki zawodowej na nisko- i zeroemisyjną, transport kolejowy stanie się w praktyce całkowicie czystym i ekologicznym, a przewóz towarów koleją nie będzie oznaczał jakiegokolwiek emisji gazów cieplarnianych. W przeciwieństwie np. do transportu drogowego nie wymaga to gruntownych zmian technologii (np. sprostania wyzwaniom związanym z produkcją ogniw, mających magazynować energię elektryczną), a tym samym relatywnie mniejszych nakładów po stronie przedsiębiorstw logistycznych skoncentrowanych na transporcie kolejowym.

WYKORZYSTANIE KOLEI W LOGISTYCE A DZIAŁALNOŚĆ ZRÓWNOWAŻONA ŚRODOWISKOWO W UJĘCIU UE („TAKSONOMIA”)

GRI: 3-3, 203-1, 203-2

Znaczenie transportu w całkowitej emisji gazów cieplarnianych, a także potencjał jaki w tym obszarze reprezentuje transport kolejowy sprawiły, że Komisja Europejska wspiera i wspierać będzie właśnie ten środek transportu, dążąc do przesunięcia masy transportowanych towarów, właśnie na kolej. Zakup, finansowanie, leasing, wynajem i obsługa środków kolejowego transportu towarowego jest działalnością, która wg unijnej systematyki („taksonomii”) może wspierać zrównoważony rozwój. Kolejowy transport towarowy wnosi istotny wkład w łagodzenie zmian klimatu wówczas gdy: pociągi i wagony mają zerową emisję bezpośrednią CO₂ w spalinach, pociągi i wagony mają zerową emisję bezpośrednią CO₂ w spalinach, gdy są eksploatowane na torach z niezbędną infrastrukturą, oraz wykorzystują konwencjonalne silniki, gdy taka infrastruktura nie jest dostępna (lokomotywy elektryczno-spalinowe).

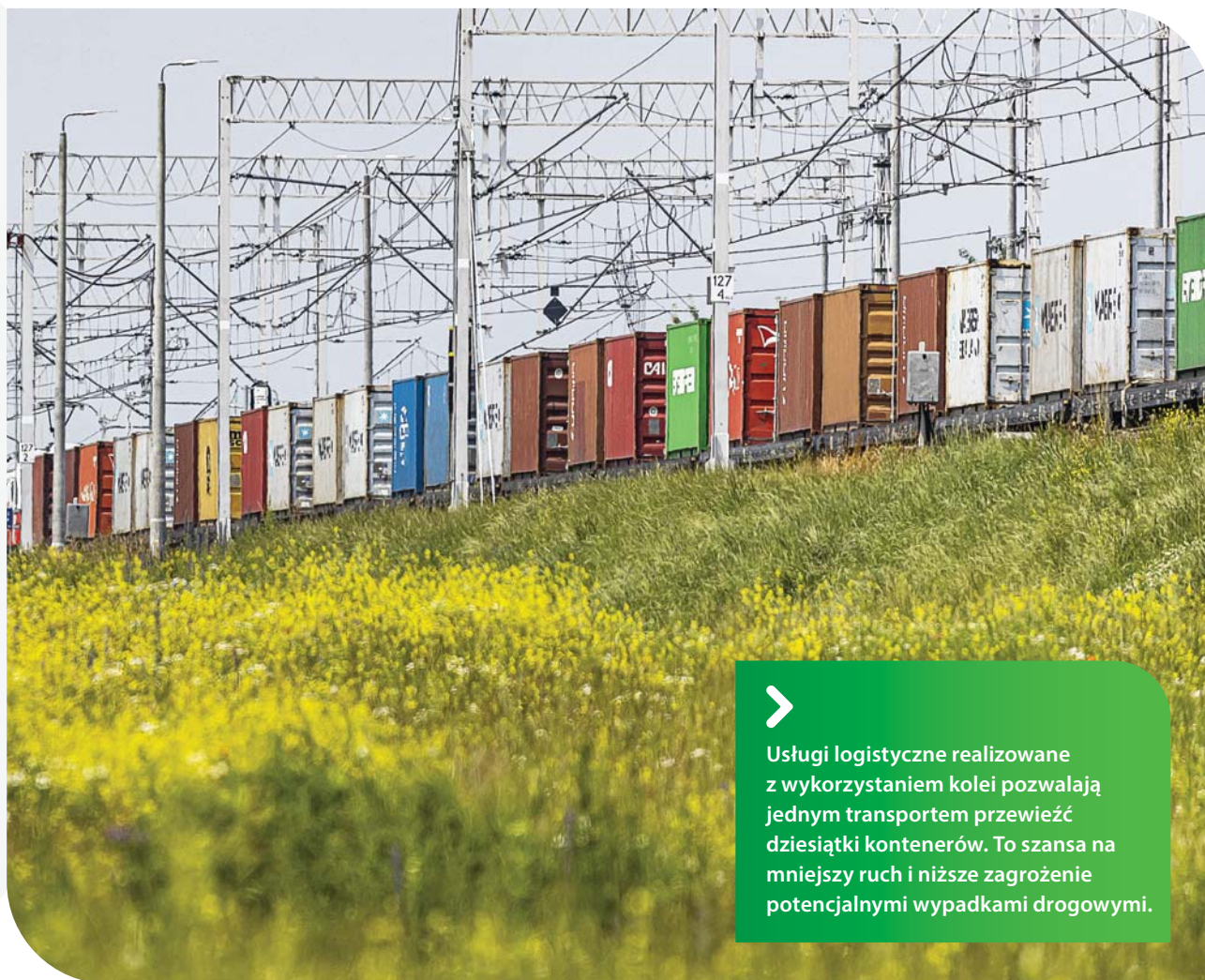


Są to kryteria, które już dziś są spełnione dla większości przewożonych przez Grupę PKP CARGO towarów. Dodatkowym warunkiem jest jednak to, by wykonywane przewozy nie służyły przewozowi paliw kopalnych, czyli m.in. węgla kamiennego, benzyn, czy oleju napędowego lub opałowego. Przy obecnej strukturze świadczonych usług logistycznych, warunek ten obniża zauważalnie wynik Grupy PKP CARGO.

W rozwoju zrównoważonego, niskoemisyjnego transportu, pomóc może transport intermodalny. Dzięki wykorzystaniu znormalizowanych kontenerów, towary transportowane są z wykorzystaniem różnych środków: drogą morską, koleją oraz transportem drogowym. Przeładunek w centrach przeładunkowych jest stosunkowo prosty i pozwala pokonywać główne odcinki między węzłami środkami bardziej ekonomicznymi i mniej emisyjnymi (transport morski i kolej). W założeniu jedynie ostatni i relatywnie krótki etap przewozu, z braku możliwości wykorzystania innych środków, odbywa się najdroższym i wysokoemisyjnym transportem drogowym.

Z punktu widzenia Grupy PKP CARGO rozwój transportu intermodalnego daje szansę na zmianę struktury świadczonych usług transportowych, tj. wejście w usługi logistyczne szerokiej gamy towarów i usług, przy jednoczesnym zmniejszeniu udziału dominujących dziś produktów, w tym paliw kopalnych.

Grupa PKP CARGO dostrzega w polityce UE, dotyczącej zrównoważonej mobilności, potencjalną szansę na korzystną politykę udzielania pożyczek na transport kolejowy, który jest szczególnie przyjazny środowisku.



Usługi logistyczne realizowane z wykorzystaniem kolei pozwalają jednym transportem przewieźć dziesiątki kontenerów. To szansa na mniejszy ruch i niższe zagrożenie potencjalnymi wypadkami drogowymi.

WYKORZYSTANIA KOLEI W LOGISTYCE A ASPEKTY SPOŁECZNE

Warto wspomnieć o jeszcze jednym aspekcie, niezwiązanym ze śladem węglowym, ale nie mniej ważnym. Jest nim bezpieczeństwo ludzi. Usługi logistyczne realizowane z wykorzystaniem kolei, choćby wspomnianego powyżej transportu intermodalnego, pozwalają jednym transportem przewieźć dziesiątki kontenerów, podczas gdy w transporcie drogowym jeden kontener oznacza jedną ciężarówkę. Tylko jeden pociąg przewożący kontenery, to uniknięcie wyjazdu na drogi krajowe i gminne dziesiątek TIR-ów.

Mniejszy ruch, mniej uciążliwości (np. hałasu), to mniej spalin i zawartych w nich związków chemicznych innych niż tylko sam dwutlenek węgla. Spaliny, zwłaszcza w przypadku starszych silników diesla, oznaczają również pyły. W bezwietrzną pogodę tworzą w powietrzu zawiesinę, potocznie zwaną smogiem. Smogiem, który jest niezmiernie

szkodliwy dla zdrowia ludzi. Tego typu zanieczyszczenia nie występują w ogóle w przypadku lokomotyw elektrycznych. Nawet tam, gdzie wykorzystywane są składy spalinowe, emisja rzadko występuje w gęstej zabudowie i na silnie zurbanizowanych terenach. Co więcej, węzły czy punkty przeładunkowe znajdujące się w miastach, lokalizowane są w ich obszarach przemysłowych, oddalonych z reguły od obszarów mieszkalnych. Dlatego też mniejsza emisja zanieczyszczeń, z którą wiąże się transport kolejowy, to również mniejsze zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi.

To zresztą nie tylko kwestia mniejszego zagrożenia związanego z zanieczyszczeniem powietrza, ale też wyższy poziom bezpieczeństwa na drogach. To szansa na mniejszy ruch i niższe zagrożenie potencjalnymi wypadkami drogowymi. Bezpieczeństwo życia i zdrowia ludzi to wartość, którą trudno przecenić.

Zagrożenia i wyzwania

GRI: 3-3, 203-1, 203-2

Grupa PKP CARGO, działając na wysoce konkurencyjnym rynku usług logistycznych, chce dostrzegać w różnych rodzajach usług transportowych, usługi komplementarne, a nie wyłącznie konkurencyjne. Stąd nadzieje i akcent kładziony w strategii biznesowej na rozwój transportu intermodalnego. Obecnie, to jednak transport drogowy stanowi bezpośrednią konkurencję dla przewozów realizowanych koleją. O ile jest to zrozumiałe na krótkich dystansach, zwłaszcza tam, gdzie sieć kolejowa nie jest rozwinięta, o tyle staje się problematyczne w pozostałych przypadkach. Spedytorzy niejednokrotnie wybierają transport drogowy, również jako środek transportu na długich, międzynarodowych trasach. Kolej zaś, w znacznym stopniu obsługuje przewozy towarów o dużej masie w stosunku do wartości, których transport drogowy jest ekonomicznie nieopłacalny (np. kruszywa, paliwa stałe). Możliwości usług związanych z transportem intermodalnym są niedoceniane i niewykorzystane. Usługi te otwierają nowe perspektywy rozwoju przed przedsiębiorstwami takimi jak te skupione w Grupie PKP CARGO.

Grupa PKP CARGO liczy również na to, że transport kolejowy będzie ze względów środowiskowych traktowany priorytetowo na poziomie regulacji i decyzji krajowych. To z kolei powinno prowadzić do coraz większego zainteresowania klientów przewozami kolejowymi, przy jednoczesnym obniżeniu kosztów takich usług. W zakresie dokumentów na szczeblu krajowym szczególnie ważny jest „Krajowy Plan na Rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030”,

opracowany przez Ministerstwo Aktywów Państwowych. Na poziomie UE istotną rolę odegrać może tworzenie warunków sprzyjających przenoszeniu przewozów z dróg na kolej lub żeglugę śródlądową (w szczególności na odległości powyżej 300 km). Obecnie rozwijają się systemy zarządzania sieciami kolejowymi (ERMTS – Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym; TEN-T multimodalna sieć bazowa), które pozytywnie wpłyną na przepustowość.

Dodatkowo Grupa PKP CARGO dostrzega szansę w tym, że przedsiębiorcy zaczną szacować i upubliczniać swój ślad węglowy w zakresie tzw. pozostałej pośredniej emisji gazów cieplarnianych, czyli tzw. Zakresu 3. Do emisji tej wlicza się szerokie spektrum emisji, związanych m.in. z usługami transportowymi realizowanymi przez podmioty trzecie. Tym samym raportujący przedsiębiorcy będą poszukiwali sposobu optymalizacji śladu węglowego przewozów swoich surowców i produktów i będą brać pod uwagę kryterium emisyjności środka transportu, dokonując wyborów w zakresie logistyki. Chcąc poprzeć tezę o bezkonkurencyjności kolei, w zakresie minimalizowania śladu węglowego i jednocześnie ułatwić przedsiębiorcom jego szacowanie, PKP CARGO S.A. publikuje zindywidualizowane wskaźniki emisji śladu bezpośrednio związanego z transportem.

Dlatego też tak ważne, z punktu widzenia Grupy PKP CARGO, jest dążenie do ograniczania wpływu środowiskowego, w tym śladu węglowego, zwłaszcza w obszarach wspomagających działalność podstawową.



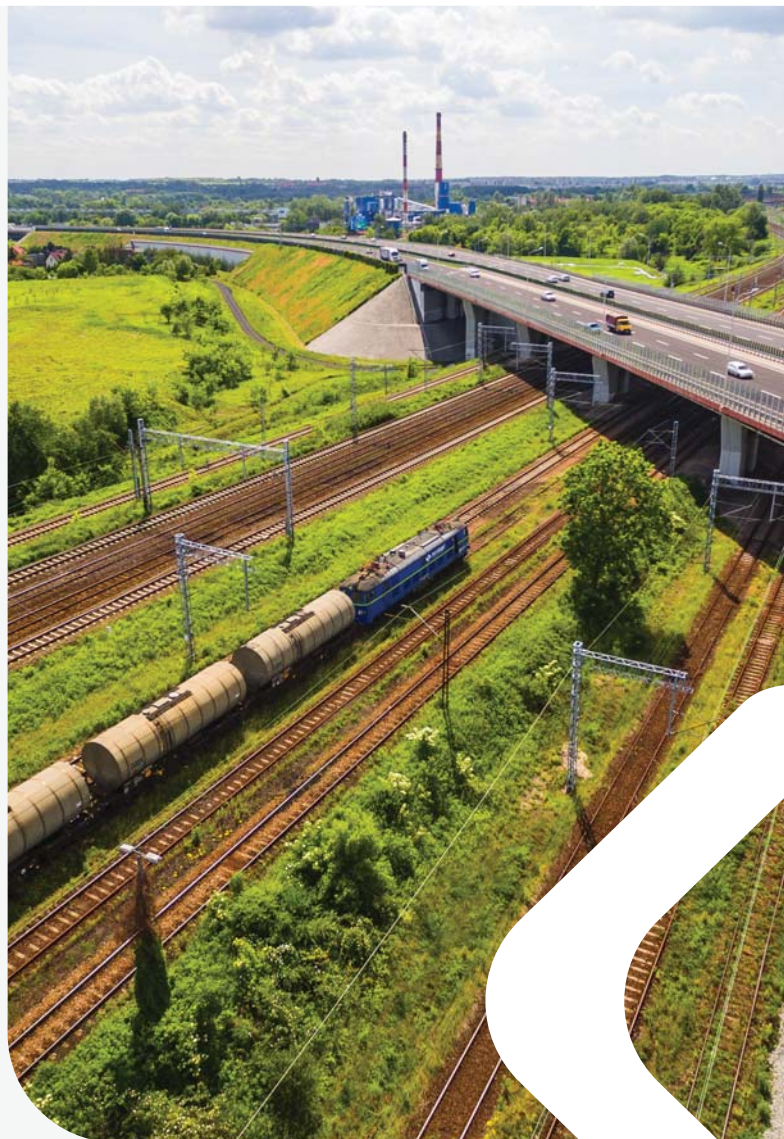
Grupa PKP CARGO publikuje zindywidualizowane wskaźniki emisji śladu bezpośrednio związanego z transportem.

Ryzyko związane z transportem drogowym, który stanowi poważną konkurencję dla Grupy PKP CARGO

Kluczową rolę na polskim i czeskim rynku przewozów towarowych pełni transport drogowy, który w ostatnich latach przejmując praktycznie większość z pojawiającej się na rynku masy towarowej. Można mówić wręcz o pewnej tendencji wzrostu udziału przewozów towarów transportem drogowym, kosztem utraty udziałów przez m.in. transport kolejowy.

Stały wzrost znaczenia drogowego transportu towarów jest wynikiem istniejących oraz pogłębiających się przewag konkurencyjnych względem transportu kolejowego, do których zaliczają się m.in.:

- » niskie bariery wejścia (łatwość pozyskania środków transportu m.in. w formie leasingu, a także ich szeroki wybór) oraz nieznaczne koszty stałe ponoszone w momencie rozpoczynania działalności;
- » wzrastające dysproporcje w cenach źródeł energii transportu kolejowego (prądu) i samochodowego (oleju napędowego). Ceny prądu dynamicznie wzrosły nawet kilkukrotnie i utrzymują się na wysokim poziomie, a cena paliwa, która jest największym jednostkowym kosztem transportu drogowego nie rosła w takiej skali. W tym przypadku, dla wyrównania warunków funkcjonowania na rynku kolei z transportem samochodowym, konieczne jest wyrównanie wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i infrastruktury dróg publicznych (zwłaszcza w zakresie opłaty za kilometr pokonanej trasy), bądź też obniżenie stawek dla przewoźników kolejowych, jako formy premii za realizację czystego transportu (co wymagałoby zapewnienia innych form finansowania PKP PLK S.A.);
- » dobrze rozwinięta sieć drogową, dzięki m.in. wykorzystaniu środków unijnych (w tym najbardziej sprzyjające szybkiemu przemieszczaniu ładunków autostrady i drogi ekspresowe) w Polsce i Czechach;
- » niewielki koszt dostępu do infrastruktury drogowej w Polsce (nieznaczny udział dróg, na których obowiązują opłaty w stosunku do całej sieci drogowej w Polsce);



- » możliwość stosunkowo łatwego adaptowania się do zmieniającego się wolumenu przewozu, a dodatkowo obsługa zarówno relacji krótko-, jak i długodystansowych (transport drogowy z reguły pozostaje rentowny już nawet przy niskim wolumenie transportowanych towarów – z uwagi na niewielkie koszty stałe). Dzięki niskim kosztom wejścia, a także wysokiej elastyczności, transport ten opłacalny jest również na krótkich dystansach, co czysto biznesowo jest trudne do osiągnięcia dla innych gałęzi transportu;
- » zasadniczo wyższa w porównaniu z transportem kolejowym średnia prędkość transportu towarów, a co więcej możliwość bezpośredniej realizacji przewozów *door-to-door*.

Obok wyżej opisanych aspektów ryzyka, odnoszących się do zagrożenia ze strony sektora transportu drogowego i szans z jakimi wiąże się przesunięcie akcentu polityki gospodarczej na transport niskoemisyjny, działalność Grupy PKP CARGO wystawiona jest na szereg ryzyk operacyjnych o charakterze środowiskowym. Mowa tu zarówno o ryzyku awarii środowiskowej, tj. przykładowo o wydostaniu się przewożonej substancji niebezpiecznej do środowiska, jak również o niekorzystnym oddziaływaniu emitowanego

przez przejeżdżające składy hałasu. Sposób zarządzania nimi został opisany w dalszej części rozdziału.

Jednocześnie, w kontekście ryzyk klimatycznych, PKP CARGO S.A., zgodnie z rekomendacjami TCFD, identyfikuje ryzyko klimatyczne jako potencjalnie negatywny wpływ zmiany klimatu na Spółkę w dwóch wymiarach – ryzyka fizycznego oraz ryzyka transformacji (przejścia).

» Ryzyka fizyczne

Spółka przyjmuje, że fizyczne ryzyka klimatyczne to niezależne od niej zjawiska pogodowe, które mogą mieć dwojaki wymiar – ostry (zjawiska ekstremalne, jak susze, powodzie, pożary itp.) lub chroniczny (rozumiany jako np. długofalowe zmiany średnich temperatur czy podnoszenie poziomu wód).

W przypadku PKP CARGO S.A. zjawiska te mogą utrudniać lub w skrajnych przypadkach okresowo uniemożliwiać prowadzenie działalności przewozowej na danym obszarze. Chodzi tu m.in. o uszkodzenia trakcji elektrycznej w wyniku wichur, podmycie lub zalanie torowisk.

Nagle zjawiska pogodowe (np. ulewy) mogą powodować pogorszenie parametrów jakościowych przewożonych towarów, czy wręcz ich uszkodzenie (np. zawilgocenie węgla lub zboża).

» Ryzyka transformacji (przejścia)

Drugim obszarem ryzyk są ryzyka transformacji, wynikające z konieczności przejścia na gospodarkę niskoemisyjną oraz takie dostosowanie działalności, które będzie odporne na zmianę klimatu.

Grupa PKP CARGO koncentruje się w swoich działaniach na:

- » inwestowaniu w aktywa trwałe, które umożliwią świadczenie złożonych usług logistycznych w sposób gwarantujący wysoką efektywność ekonomiczną i jeszcze niższy ślad węglowy, np.: modernizacja taboru, m.in. poprzez zakup lokomotyw wielosystemowych oraz inwestycje w terminale logistyczne (patrz: „Inwestycje”)
- » optymalizacji energochłonności i śladu węglowego w procesach wspierających podstawowe usługi logistyczne (np. modernizacja kotłowni na terenie zarządzanych nieruchomości)



Zarządzanie obszarem i podjęte działania

GRI: 3-3

Strategiczne ukierunkowanie na budowanie oferty logistycznej opartej o zrównoważony, nisko- i bezemisyjny transport, uzupełniane jest przez nowoczesne zarządzanie operacyjne. Właśnie na poziomie operacyjnym, podejście zarządcze umożliwia poszukiwanie obszarów optymalizacji. Te pozwolą tak na dodatkowe organicznie emisji, jak i optymalizowanie innych kategorii wpływu środowiskowego. Opiera się ono o Zintegrowany System Zarządzania (Certyfikat nr JBS112 /5/2022 na zgodność z wymaganiami norm PN-EN ISO 9001:2015-10, PN-ISO 45001:2018-06, PN- EN ISO 14001:2015-09, PN-EN ISO/IEC -27001:2017-06⁶). Kluczowe znaczenie w obszarze zarządzania środowiskowego mają również „Polityka odpowiedzialnego biznesu” oraz „Polityka zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.

Ciągły nadzór i kontrola sposobu prowadzenia działalności są nie tylko skuteczne, ale dają też szansę na optymalizację, np. minimalizowanie zużycia surowców, energii oraz zmniejszenia wytwarzania odpadów. To również szansa na poszukiwanie i analizowanie rozwiązań pozwalających na usprawnienia ograniczające ryzyka środowiskowe i ich skutki.

Wykwalifikowany zespół, zajmujący się zarządzaniem środowiskowym, wspierany jest w swojej pracy specjalistycznymi narzędziami w postaci oprogramowania, będącego aktualizowaną bazą danych o zakresie korzystania ze środowiska. Zespół czuwa też nad zmianami w przepisach i uczestniczy w szkoleniach, aktualizując swoją wiedzę. Stosowne szkolenia przechodzą również pozostali pracownicy, odpowiedzialni za wykonywanie zadań związanych z przewozem towarów czy nadzorem i utrzymaniem instalacji powodujących emisje do środowiska oraz gospodarkę odpadami.

W 2022 roku nie odnotowano zdarzeń czy awarii skutkujących poważnym zanieczyszczeniem środowiska, nie doszło do nałożenia na PKP CARGO S.A. prawomocnych kar z zakresu ochrony środowiska, nie cofnięto też wydanych decyzji umożliwiających korzystanie ze środowiska.

WYZNACZANIE CELÓW

PKP CARGO S.A. co roku dokonuje przeglądu środowiskowego w postaci wewnętrznego raportu, który zawiera wskaźniki wyników środowiskowych działalności Spółki. Raport szczegółowo opisuje realizację celów wytyczonych dla aspektów środowiskowych, które w poprzednim okresie sprawozdawczym zostały uznane za znaczące. W raporcie dokonuje się także ponownej priorytetyzacji wszystkich aspektów środowiskowych i wyznacza zadania środowiskowe na lata następne. Mając na uwadze rosnące zainteresowanie wpływem środowiskowym przedsiębiorstw, mimo ogromnej szczegółowości raportu, PKP CARGO S.A. planuje upublicznić jego tegoroczną edycję.



⁶ od 19.05.2023 został on zastąpiony przez nowy certyfikat nr JBS-197/3/2023 na zgodność z wymaganiami norm PN-EN ISO 9001:2015-10, PN-ISO 45001:2018-06, PN- EN ISO 14001:2015-09, Certyfikat nr I-25/03/2023 na zgodność z wymaganiami normy PN-EN ISO/IEC -27001:2017-06



Efektywność w zakresie minimalizowania ryzyk dla poszczególnych procesów zarządzania środowiskiem jest cyklicznie oceniana w ramach formalnie przyjętej „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.”

ZARZĄDZANIE OPERACYJNYM RYZYKIEM ŚRODOWISKOWYM

GRI: 3-3

Pracownicy pionu ochrony środowiska dokonują rocznych przeglądów środowiskowych, w których przeprowadzana jest ocena efektów działalności środowiskowej, formułowane są cele i zadania środowiskowe na lata następne według kryteriów ustalanych na podstawie wymogów prawnych oraz zewnętrznych i wewnętrznych audytów i kontroli.

System oceny ryzyk dotyczących bezpośrednio kwestii związanych z ochroną środowiska jest przypisany do poszczególnych stanowisk. W poszczególnych zakładach oceny ryzyka dokonywane są przez pracowników zatrudnionych na stanowiskach ds. ochrony środowiska. Z kolei w centrali PKP CARGO S.A. odpowiedzialni są za nie pracownicy zespołu ds. ochrony środowiska i zielonego ładu w Biurze Taboru i Wsparcia Technicznego. Co istotne, dla poszczególnych zidentyfikowanych ryzyk biznesowych,

które zostały określone jako wymagające działania, odpowiedzialni za ten obszar pracownicy opracowują Plany Postępowania z Ryzykiem. Procesy ustalone w wymienionej Polityce nakładają zobowiązanie właścicieli danego obszaru do szacowania poziomu ryzyka. Podstawowy cel zarządzania ryzykiem to zagwarantowanie bezpieczeństwa podejmowanych działań operacyjnych, w tym również w odniesieniu do wpływu środowiskowego organizacji.

Efektywność w zakresie minimalizowania ryzyk dla poszczególnych procesów zarządzania środowiskiem jest cyklicznie oceniana w ramach formalnie przyjętej „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.”. Jeśli poziom ryzyka tego wymaga, przygotowywane są naprawcze programy postępowania, których realizacja jest kontrolowana przez Lidera Ryzyka. Zapobiega to ewentualnemu naruszeniu ciągłości procesów naprawczych, co z kolei mogłoby mieć negatywne konsekwencje dla płynności procesu przewozowego, stanowiącego podstawę działalności biznesowej PKP CARGO S.A.

EMISJE GAZÓW CIEPLARNIANYCH I ŚLAD WĘGLOWY

GRI: 305-4

Główna działalność operacyjna Spółki, czyli transport kolejowy towarów wiąże się z emisją gazów cieplarnianych. Niemniej kluczowe znaczenie z punktu widzenia ochrony klimatu ma to, że ślad ten jest znacząco mniejszy niż w przypadku innych form transportu. Przewożąc towary koleją zamiast transportem drogowym, razem z klientami PKP CARGO S.A. zapobiega każdego roku potencjalnej emisji blisko 2,9 mln ton CO₂ rocznie⁷.

Praca przewozowa w PKP CARGO S.A. wykonywana jest w ponad 90% trakcją elektryczną i nie wiąże się ani z emisją bezpośrednią gazów cieplarnianych, ani też z emitowaniem innych zanieczyszczeń do atmosfery. Z uwagi na to, że nie wszystkie linie kolejowe w Polsce są zelektryfikowane, na wybranych liniach i na bocznicach kolejowych, podczas

prac manewrowych, wykorzystywane są silniki spalinowe, niejednokrotnie lokomotyw spalinowo-elektrycznych. Zdecydowana dominacja przewozów realizowanych przy wykorzystaniu lokomotyw elektrycznych oznacza łączenie efektywnej mobilności z ochroną klimatu i środowiska. Wraz z transformacją energetyki i obniżaniem się emisyjności dostępnej energii elektrycznej, kolej stawać się będzie coraz bardziej zieloną, by finalnie stać się praktycznie zeroemisyjną. Warto w tym miejscu wspomnieć o Programie Zielona Kolej – zainicjowanym i prowadzonym przez Centrum Efektywności Energetycznej Kolei (CEEK) – który jest kompleksowym programem przejścia branży kolejowej na zasilanie energią z OZE w 85% do 2030 roku (a docelowo w 100%). Zdefiniowany cel ma zwiększyć konkurencyjność kolei poprzez znaczące ograniczenie śladu węglowego w łańcuchu dostaw. W ten sposób logistyka kolejowa, w tym Grupa PKP CARGO, wpiszą się w przeobrażanie europejskiej i polskiej gospodarki w gospodarkę bezemisyjną.



Dzięki publikacji wskaźników intensywności i emisji gazów cieplarnianych PKP CARGO staje się benchmarkiem dla rynku. Wspieramy naszych partnerów, podwykonawców, klientów i kontrahentów w łańcuchu dostaw w obliczaniu śladu węglowego – Zakres 3. Jesteśmy pionierem w tym obszarze

TABELA: WSKAŹNIKI INTENSYWNOŚCI EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH DO WYKORZYSTANIA PRZEZ KLIENTÓW W SZACOWANIU ŚLADU WĘGLOWEGO ZAKRESU 3

Rodzaj wskaźnika	Jednostka	Wskaźnik intensywności emisji eq CO ₂		
		2020	2021	2022
Emisja z towarowego transportu kolejowego w PKP CARGO S.A.	g-eq CO ₂ /tkm	17,1	15,8	18,5*

* komentarz: zaraportowana na początku kwietnia w raporcie Zrównoważonego Rozwoju Grupy PKP CARGO wartość 15,0 uległa przeszacowaniu w wyniku opublikowania przez PGE Energetyka Kolejowa S.A. (dawniej PKP Energetyka S.A.) aktualniejszych, ale mniej korzystnych wskaźników emisyjności dostarczonej energii trakcyjnej.

⁷ Wskazana wartość jest średnią wartością z 5 lat, przeliczoną według wykonanych przez PKP CARGO S.A. na terenie Polski tonokilometrów w trakcji elektrycznej oraz ogólnego współczynnika emisji dla kolejowego transportu towarowego podanego przez CER w 2022 roku.

W realizację tej wizji wpisują się największe inwestycje PKP CARGO S.A., m.in. zakup nowoczesnych lokomotyw elektrycznych. Na koniec 2022 r. Spółka posiadała 796 lokomotyw elektrycznych, w tym 21 wielosystemowych (pozwalają przekraczać granice krajów europejskich bez zatrzymywania pociągu związanego ze zmianą systemu zasilania) oraz ponad 49 tysięcy wagonów towarowych (w posiadanym parku wagonów aż 3,8 tys.

sztuk to platformy intermodalne, służące do przewozów m.in. kontenerów, naczep siodłowych i nadwozi samochodowych wymiennych). Spółka sukcesywnie zmniejsza liczbę eksploatowanych lokomotyw spalinowych, wyzbywając się tych najbardziej wyeksploatowanych i modernizując pozostałe. Oszczędności paliwa w związku z tą modernizacją, w stosunku do danych historycznych, wynoszą do 49%.



Innowacyjny zeroemisyjny napęd wodorowy

KAPITAŁY: >

PKP CARGO S.A. prowadzi działania na rzecz rozwoju zeroemisyjnego szynowego transportu towarowego, podejmując współpracę z innymi podmiotami gospodarczymi. Jeszcze w roku 2021, podczas Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO w Gdańsku, podpisano list intencyjny pomiędzy Grupą Azoty, PKP CARGO S.A. i PESA. Spółki zobowiązały się do wspólnego realizowania między innymi projektów badawczo-rozwojowych, zmierzających do opracowania optymalnych sposobów wykorzystania wodoru do napędów pojazdów szynowych oraz metod transportu wodoru i tankowania pojazdów kolejowych. W 2022 roku PKP CARGO brało czynny udział w opracowaniu dokumentu będącego stanowiskiem CER „Hydrogen propulsion in the European railway sector”.

Wykorzystanie lokomotyw o napędzie wodorowym daje szansę nawet na całkowite wyeliminowanie w przyszłości emisji bezpośredniej związanej z przewozami na odcinkach niezelektryfikowanych oraz podczas prac manewrowych. Będą one mogły zastąpić dzisiejsze lokomotywy o napędzie spalinowym, wykorzystujące olej napędowy.

Cyfrowe sprzęgi automatyczne DAC (Digital Automatic Coupling)

KAPITAŁY: > | >

PKP CARGO S.A. analizuje możliwość wykorzystania sprzęgów samoczynnych, tzw. cyfrowych sprzęgów automatycznych DAC (Digital Automatic Coupling), które umożliwiają cyfryzację i automatyzację przewozów. Sprzęg samoczynny ma automatycznie łączyć wagony towarowe, ale również doprowadzić do wagonów energię elektryczną oraz szynę danych (cyfryzacja i automatyzacja przewozów).

W 2022 roku podjęła współpracę z DB i przeprowadziła w Polsce testy pociągu testowego wyposażonego w sprzęgi automatyczne DAC. Testy zostały przeprowadzone w kluczowych dla PKP CARGO S.A. obszarach, tj. operacji na stacjach rozrządowych, przewozów materiałów masowych oraz wywrotnicach węgla energetycznego.

Ich zastosowanie oznaczać będzie usprawnienie pracy ludzi i przyspieszenie procesów przewozowych, a to w konsekwencji przełoży się na podniesienie jakości świadczonych usług i poprzez oszczędność czasu, również energii i uniknięcie emisji gazów cieplarnianych do atmosfery.

TABELA: STRUKTURA UŻYTKOWANYCH PRZEZ GRUPĘ ORAZ PKP CARGO S.A. LOKOMOTYW WG RODZAJU TRAKCJI

Wyszczególnienie	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	Zmiana 2022-2021
lokomotywy spalinowe	731	850	1 103	1 261	1 286	-119
w tym PKP CARGO S.A.	555	671	912	1 065	1 077	-116
lokomotywy elektryczne	816	969	968	1 079	1 066	-153
w tym PKP CARGO S.A.	796	946	949	1 059	1 049	-150
Razem	1 547	1 819	2 071	2 340	2 352	-272
w tym PKP CARGO S.A.	1 351	1 617	1 861	2 124	2 126	-266

Źródło: Opracowanie własne.

TABELA: STRUKTURA UŻYTKOWANYCH PRZEZ GRUPĘ PKP CARGO ORAZ PKP CARGO S.A. WAGONÓW

Wyszczególnienie	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2018	Zmiana 2022-2021
Wagony posiadane na własność i w leasingu	53 459	56 183	58 453	62 330	64 151	-2 724
w tym PKP CARGO S.A.	49 312	51 533	53 619	57 272	59 127	-2 221

Źródło: Opracowanie własne.

Choć docelowo Grupa PKP CARGO ma szansę być operatorem logistycznym z blisko zerową emisją tak bezpośrednią (Zakres 1), jak i pośrednią (Zakres 2), to obecnie wykorzystywana energia elektryczna, w większości produkowana jest w oparciu o paliwa kopalne. W większości zużywana jest ona na cele trakcyjne (97%), co oznacza, że PKP CARGO S.A. zależna jest od polityki spółki PGE Energetyka Kolejowa S.A. (dawniej PKP Energetyka S.A.), która jest wyłącznym dostawcą energii elektrycznej dla trakcji kolejowej. W roku 2022 nastąpił zauważalny wzrost emisji pośredniej gazów cieplarnianych (Zakres 2), czyli emisji związanej ze zużyciem energii elektrycznej (trakcyjnej i nietrakcyjnej) oraz ciepłej. Porównując rok 2021 i 2022 wielkość zużycia energii jest na porównywalnym poziomie natomiast wielkość emisji jest zauważalnie większa. Wielkość emisji obliczana jest przy wykorzystaniu wskaźnika emisyjności CO₂ podawanego przez dostawcę energii, na podstawie jakości zużytych do wytworzenia paliw oraz ich struktury. W roku 2022 wskaźnik podawany przez dostawcę energii trakcyjnej wzrósł o prawie 30% z 0,600 na 0,775. PKP CARGO S.A. kupując energię

elektryczną dla celów trakcyjnych ma wpływ na strukturę paliw wykorzystywanych do wytworzenia kupowanej energii, nie ma również na chwilę obecną możliwości zmiany sprzedawcy energii trakcyjnej.

Źródłami emisji gazów cieplarnianych są też budynki administracyjne i obiekty zaplecza technicznego Grupy PKP CARGO. Do ogrzewania niektórych z nich wykorzystuje się własne źródła ciepła zasilane węglem, koksem, olejem opałowym, gazem ziemnym i LPG.



Roczne koszty zużycia samej energii trakcyjnej w Grupie PKP CARGO w 2022 roku zamknęły się w kwocie 553,7 mln zł wobec 407,0 mln zł rok wcześniej.

Dodatkowo na paliwo trakcyjne wydatkowano 208,8 mln zł (rok wcześniej było to 143,2 mln zł).

TABELA: ZUŻYCIE PALIW NA CELE TRAKCYJNE ORAZ MASZYNY ROBOCZE I SAMOCHODY (PKP CARGO S.A)

GRI: 302-1

Paliwo w Mg

Rodzaj paliwa	Paliwo w Mg											
	Pociągi towarowe								Samochody i maszyny robocze			
	Trakcja spalinowa				Trakcja parowa				2019	2020	2021	2022
2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022					
węgiel kamienny	-	-	-		210,6	50,8	45,8	80,7	-	-	-	
gaz ciekły LPG	-	-	-		-	-	-		5,9	3,0	4,8	5,2
benzyny silnikowe	-	-	-		-	-	-		214,8	162,5	178,1	195,7
olej napędowy	29 625,0	21 823,4	23 165,3	21 748,6	-	-	-		825,4	728,5	774,2	743,5

Źródło: Opracowanie własne.

TABELA: PORÓWNANIE ZUŻYCIA ENERGII ELEKTRYCZNEJ TRAKCYJNEJ I NIETRAKCYJNEJ (PKP CARGO S.A)

GRI: 302-1

Energia elektryczna	Ilość zużytej energii elektrycznej [MWh]					Udział w całości zużytej energii elektrycznej [%]				
	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022
trakcyjna	673 042,610	578 999,715	483 762,472	523 373,985	523 645,102	97%	96%	96%	96%	97%
nietrakcyjna	21 849,544	21 382,488	19 778,018	19 769,277	17 239,287	3%	4%	4%	4%	3%
Suma	694 892,154	600 382,203	503 540,49	543 143,26	540 884,389	100%	100%	100%	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

TABELA: UDZIAŁ NOŚNIKÓW ENERGII PIERWOTNEJ UŻYTYCH DO WYTWORZENIA ENERGII ELEKTRYCZNEJ TRAKCYJNEJ (PKP CARGO S.A)

GRI: 302-1

Rodzaj źródła, nośnik	2018	2019	2020	2021	2022
węgiel kamienny	44,30%	50,00%	49,01%	48,60%	43,40%
węgiel brunatny	42,60%	29,00%	25,68%	23,20%	24,40%
gaz ziemny	3,50%	8,00%	8,92%	7,80%	7,30%
inne	1,00%	1,00%	1,59%	2,00%	2,60%
Źródła nieodnawialne suma:	91,40% ↓	88,00% ↓	85,20% ↓	81,60% ↓	77,70% ↓
Źródła odnawialne suma:	8,60% ↑	12,00% ↑	14,80% ↑	18,40% ↑	22,30% ↑

TABELA: KONSUMPCJA ENERGII NA POWIERZCHNIĘ ORAZ DLA PRACY PRZEWOZOWEJ (ENERGOCHŁONNOŚĆ) (PKP CARGO S.A.)

GRI: 302-3

Wskaźnik energochłonności

Rodzaj wskaźnika	Jednostka	2018	2019	2020	2021	2022
energochłonność dla kotłowni na paliwa stałe	kWh/m ² /rok	208,4 8,3% ↓	211,55 1,5% ↑	190,59 9,9% ↓	198,54 4,2% ↑	187,65 5,5% ↓
energochłonność dla kotłowni na olej opałowy	kWh/m ² /rok	114,93 0,1% ↓	156,68 36,3% ↑	170,35 8,7% ↑	176,10 3,4% ↑	121,3 31,1% ↓
energochłonność dla kotłowni na gaz ziemny	kWh/m ² /rok	107,56 30,0% ↓	137,22 27,6% ↓	139,57 1,7% ↑	156,31 12,0% ↑	126,96 18,8% ↓
energochłonność dla kotłowni na LPG*	kWh/m ² /rok	119,82 3,5% ↓	112,73 5,9% ↓	116,68 3,5% ↑	158,51 35,8% ↑	134,56 15,1% ↓
energochłonność w trakcji elektrycznej	kWh/ tys. brtkm	12,014 5,4% ↑	12,208 1,6% ↑	11,82 3,2% ↓	12,139 2,7% ↑	11,6049 4,4% ↓
energochłonność w trakcji spalinowej	kg ON/ tys. brtkm	5,01 17,3% ↓	4,80 4,2% ↓	5,53 15,2% ↑	6,08 9,9% ↑	5,66 6,9% ↓

TABELA: ZUŻYCI PALIW NA CELE GRZEWCZE I TECHNOLOGICZNE WYRAŻONE W ENERGII CIEPLNEJ (PKP CARGO S.A.)

GRI: 302-1

Paliwo	Ilość zużytego paliwa					Przeliczenie na energię [tys. GJ]									
	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022
węgiel kamienny [tys. Mg]	2,198	1,892	1,618	1,283	1,067	46	39	33	27	22	37,7%	37,1%	33,0%	23,9%	25,3%
koks [tys. Mg]	0,577	0,384	0,236	0,226	0,131	16	11	7	6	4	13,1%	10,5%	7,0%	5,3%	4,6%
olej opałowy [tys. Mg]	0,924	0,909	1,029	1,282	1,065	40	39	44	55	46	32,8%	37,1%	44,0%	48,7%	52,9%
gaz ziemny [tys. m ³]	390,0	300,0	300,0	571,2	316,0	14	11	11	21	12	11,5%	10,5%	11,0%	18,6%	13,8%
gaz ciekły LPG [tys. Mg]	0,120	0,102	0,095	0,093	0,062	6	5	5	4	3	4,2%	4,8%	5,0%	3,5%	3,4%
WYTWORZENIE WŁASNE - SUMA						122	105	100	113	87	100%	100%	100%	100%	100%

TABELA: BEZPOŚREDNIE I POŚREDNIE EMISJE GAZÓW CIEPLARNIANYCH W EKWIWALENCJI CO₂ (PKP CARGO S.A.)

GRI: 305-1, 305-2

Zakres i metoda obliczeniowa	Emisja GHG w tCO ₂ e		
	2020	2021	2022
EMISJA BEZPOŚREDNIA Zakres 1			
Zakres 1	94 769,40	100 602,90	93 241,00
EMISJA POŚREDNIA Zakres 2			
Zakres 2 metoda market based	347 948,86	343 724,80	336 411,82
Zakres 2 metoda location based	362 620,93	401 717,11	427 879,84
SUMA EMISJI Zakres 1+ Zakres 2			
Zakres 1+ Zakres 2 metoda market based	442 718,26	444 327,70	429 652,82
Zakres 1+ Zakres 2 metoda location based	457 390,33	502 320,01	521 120,84

Ze względu na główny profil działalności PKP CARGO S.A. jakim są kolejowe przewozy towarowe, Spółka zużywa duże ilości energii elektrycznej na cele trakcyjne. Udział energii trakcyjnej w całości kupowanej przez Spółkę energii elektrycznej w roku 2022 wyniósł 97%. Zauważalny powyżej wzrost emisji pośredniej wynika ze wzrostu wskaźnika emisyjności dla energii elektrycznej trakcyjnej podanego przez dostawcę energii trakcyjnej za rok 2022.

Sukcesywnie prowadzona jest likwidacja kotłowni na paliwa stałe, które uległy wyeksploatowaniu lub znajdują się na terenach, gdzie obowiązują lokalne uchwały antysmogowe. Likwidowane kotłownie są w miarę możliwości zastępowane przyłączami ciepłowniczymi lub kotłowniami opalonymi paliwami o mniejszych emisjach.

W PKP CARGO S.A. w latach 2018 -2022 zlikwidowano lub zaprzestano eksploatacji 34 kotłowni wykorzystujących paliwo stałe. W związku z niniejszym emisje w kolejnych latach sukcesywnie spadają, co obrazuje poniższa tabela.

Optymalizacja zużycia energii elektrycznej na cele trakcyjne i nietrakcyjne, poprawa przez jej dostawców struktury wykorzystywanych paliw, będą miały największy wpływ na zmniejszenie śladu węglowego Grupy PKP CARGO. Jednocześnie jego obniżenie będzie dokonywane przez optymalizację zapotrzebowania na paliwa, zarówno na olej napędowy wykorzystywany przez lokomotywy spalinowe, jak również tych wykorzystywanych w innych celach (np. grzewczych).

TABELA: EMISJA SO₂, NO_x, CO, B(A)P, PM Z KOTŁOWNI NA PALIWO STAŁE

GRI: 305-7

substancja	Emisja w tonach [Mg]				
	2018	2019	2020	2021	2022
dwutlenek siarki	19,52	14,62	10,15	8,02	7,94
dwutlenek azotu	5,15	4,82	3,65	2,68	2,20
tlenek węgla	103,02	93,00	75,14	74,47	61,18
benzoalfapiren	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01
pyły i sadza	26,95	23,28	17,37	13,35	10,98

POZOSTAŁE ASPEKTY WPŁYWU ŚRODOWISKOWEGO

KAPITAŁY:

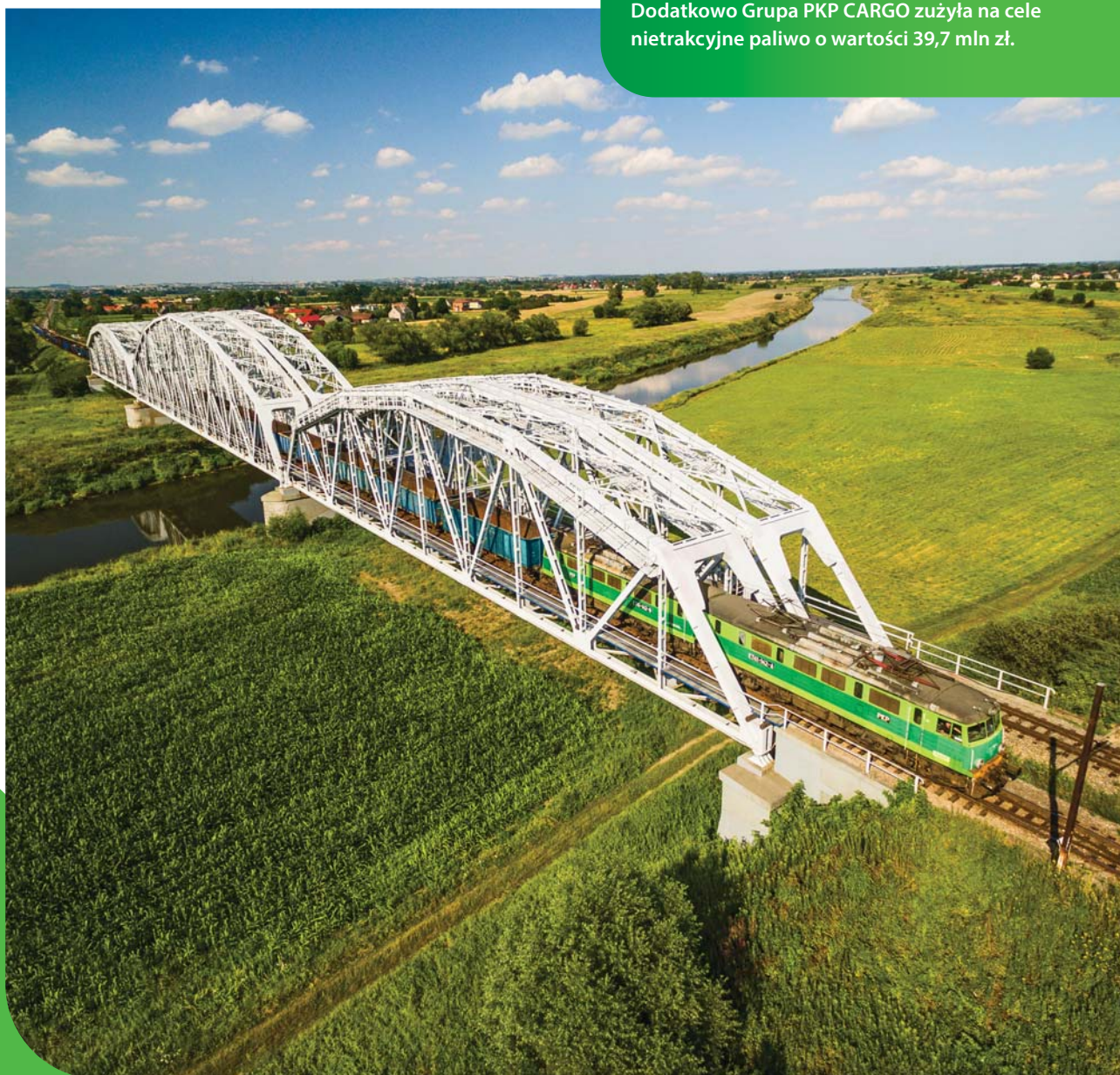


Z punktu widzenia celów biznesowych strategii rozwoju Grupy PKP CARGO kluczowym celem jest niski ślad węglowy i dalsze jego ograniczanie, zwłaszcza w obszarach, w których organizacja ma bezpośredni wpływ na jego kształtowanie. Korzystny, niski wskaźnik emisji na tonokilometr będzie budował przewagę konkurencyjną logistyki z wykorzystaniem kolei nad innymi środkami transportu.

Wyłącznie dzięki zmianie struktury wytwarzania energii elektrycznej, transport kolejowy może osiągnąć stan bliski neutralności klimatycznej, a zatem w miarę zwiększającej się dostępności czystej energii i poprawy struktury paliw, następować będzie poprawa wyników sektora i Grupy PKP CARGO. Aktywna postawa Grupy PKP CARGO, tj. inwestycje w nowoczesny tabor, prowadzone modernizacje, może ten proces wspomóc i przyspieszyć.



Roczne skonsolidowane koszty zużycia mediów, a dokładnie energii elektrycznej na cele nietrakcyjne, gazu i wody wyniosły 54,6 mln zł. Dodatkowo Grupa PKP CARGO zużyła na cele nietrakcyjne paliwo o wartości 39,7 mln zł.





GOSPODARKA ODPADOWA

GRI: 306-1, 306-2

KAPITAŁY:



Odpady w Grupie PKP CARGO powstają przede wszystkim w efekcie prac związanych z przeglądami i naprawami lokomotyw oraz wagonów, utrzymaniem zaplecza technicznego i administracyjno- socjalnego. Charakter tych prac determinuje ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów.

Jeżeli chodzi o odpady niebezpieczne, czyli te, z którymi postępować należy szczególnie ostrożnie, to zdecydowanie dominująca ich część jeszcze kilka lat temu powstawała przede wszystkim przy okazji kasacji taboru. Były to wraki lokomotyw oraz wagonów do przewożenia substancji niebezpiecznych. Dziś dominują odpady niebezpieczne związane z utrzymaniem i naprawą pojazdów trakcyjnych oraz wagonów. To przede wszystkim odpadowe rozpuszczalniki, odpady z odtłuszczania powierzchni, opakowania po farbach, czyszcivo, sorbenty, zużyte części, elementy i inne odpady usunięte z pojazdów i wagonów np. oleje, filtry olejowe, komory azbestowe, akumulatory itp. Z kolei utrzymanie zaplecza technicznego generuje odpady z utrzymania sieci kanalizacyjnej w tym separatorów substancji ropopochodnych, odpadowe oleje z kotłowni olejowych lub inne odpadowe paliwa,



odpady z czyszczenia zbiorników magazynowych, odpady z pracowni analitycznych itp. Z kolei utrzymanie torów i infrastruktury drogowej wiąże się z powstawaniem odpadowych podkładów kolejowych, zaolejonej gleby i ziemi oraz tłuczni torowego. Zdecydowanie najmniej odpadów niebezpiecznych powstaje w przypadku biur oraz zapleczy socjalnych, gdyż składa się na nie przede wszystkim zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny (np. lodówki, części komputerowe itp.).

Zarządzanie gospodarką odpadową w odniesieniu do odpadów niebezpiecznych wiąże się, w ocenie Grupy PKP CARGO, ze znaczącym oddziaływaniem na środowisko. Ze względu na ryzyko środowiskowe, wymaga zabezpieczenia przed awariami związanymi z przedostaniem się odpadów (lub odcieków) do środowiska oraz zabezpieczenia przed pożarami.

TABELA: ZESTAWIENIE ILOŚCI ODPADÓW INNYCH NIŻ NIEBEZPIECZNE WG ŹRÓDŁA WYTWORZENIA (PKP CARGO S.A)

GRI: 306-3

ilość wytworzonych odpadów innych niż niebezpieczne w tonach [Mg]

Źródło odpadu	2018	2019	2020	2021	2022
biura oraz zaplecze socjalne	49,904	56,997	90,330	46,967	73,383
utrzymanie zaplecza technicznego	371,023	287,919	212,079	174,484	214,572
utrzymanie i naprawa pojazdów trakcyjnych i wagonów	16 768,893	19 756,114	14 425,464	12 031,585	12 890,138
kasacja taboru	2 056,855	1 724,850	452,897	0,00	27 026,782
ogółem	19 246,407	21 825,880	15 180,769	12 253,036	40 204,875

Jeżeli chodzi o gospodarkę pozostałymi odpadami, czyli w praktyce komunalnymi, celem PKP CARGO S.A. jest zwiększanie niesatysfakcjonującego na chwilę obecną udziału odpadów segregowanych w całości wytworzonych odpadów. Nie sprzyjają temu aktualne uwarunkowania ekonomiczne, które w małych lokalizacjach czynią segregację ekonomicznie nieopłacalną. Ponadto

dokładna analiza ilościowa w zakresie wytwarzania odpadów komunalnych jest utrudniona z uwagi na fakt, że obecnie ważenie odpadów przez firmy je odbierające, odbywa się tylko w nielicznych lokalizacjach. Zebrane dane aktualnie bazują na objętości pojemników (które nie zawsze odbierane są pełne) i szacunkowych przelicznikach objętości odpadów na ich masę.

TABELA: GOSPODAROWANIE ODPADAMI, KTÓRE NIE ZOSTAŁY PRZEZNACZONE DO SKŁADOWANIA W PKP CARGO S.A. W 2022 ROKU

GRI: 306-4

lp.	Nazwa odpadu	kod	stan początkowy	wytworzenie	przekazanie	stan końcowy
1	trociny, wióry, ścinki, drewno, płyta wiórowa i fornir zawierające substancje niebezpieczne	03 01 04*	0,000	0,000	0,000	0,000
2	trociny, wióry, ścinki, drewno, płyta wiórowa i fornir inne niż wymienione w 03 01 04	03 01 05	3,377	6,910	7,481	2,806
3	inne rozpuszczalniki organiczne, roztwory z przemywania i ciecz macierzyste	07 01 04*	0,000	0,000	0,000	0,000
4	odpady z usuwania farb i lakierów zawierające rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne	08 01 17*	0,000	0,000	0,000	0,000
5	odpady z usuwania farb i lakierów inne niż wymienione w 08 01 17*	08 01 18	0,000	0,000	0,000	0,000
6	odpadowy toner drukarski zawierający substancje niebezpieczne	08 03 17*	0,000	0,000	0,000	0,000
7	odpadowy toner drukarski inny niż wymieniony w 08 03 17	08 03 18	0,000	0,000	0,000	0,000
8	odpadowe kleje i szczeliwa zawierające rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne	08 04 09*	0,000	0,000	0,000	0,000
9	żuźle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów (z wyłączeniem pyłów z kotłów wymienionych w 10 01 04)	10 01 01	10,309	79,192	63,723	25,778
10	popioły lotne z węgla	10 01 02	0,000	0,000	0,000	0,000
11	wody popłuczne zawierające substancje niebezpieczne	11 01 11*	0,000	0,000	0,000	0,000
12	odpady z odtłuszczania zawierające odpady niebezpieczne	11 01 13*	0,000	0,000	0,000	0,000
13	odpady z toczenia i piłowania żelaza oraz jego stopów	12 01 01	11,571	283,560	289,580	5,551
14	cząstki i pyły żelaza oraz jego stopów	12 01 02	0,000	0,000	0,000	0,000
15	odpady z toczenia i piłowania metali nieżelaznych	12 01 03	0,000	0,000	0,000	0,000

lp.	Nazwa odpadu	kod	stan początkowy	wytworzenie	przekazanie	stan końcowy
8	odpadowe kleje i szczeliwa zawierające rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne	08 04 09*	0,000	0,000	0,000	0,000
9	żuźle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów (z wyłączeniem pyłów z kotłów wymienionych w 10 01 04)	10 01 01	10,309	79,192	63,723	25,778
10	popioły lotne z węgla	10 01 02	0,000	0,000	0,000	0,000
11	wody popłuczne zawierające substancje niebezpieczne	11 01 11*	0,000	0,000	0,000	0,000
12	odpady z odtłuszczania zawierające odpady niebezpieczne	11 01 13*	0,000	0,000	0,000	0,000
13	odpady z toczenia i piłowania żelaza oraz jego stopów	12 01 01	11,571	283,560	289,580	5,551
14	cząstki i pyły żelaza oraz jego stopów	12 01 02	0,000	0,000	0,000	0,000
15	odpady z toczenia i piłowania metali nieżelaznych	12 01 03	0,000	0,000	0,000	0,000
16	odpadowe emulsje i roztwory z obróbki metali niezawierające chlorowców	12 01 09*	0,000	0,000	0,000	0,000
17	odpady spawalnicze	12 01 13	0,000	1,574	0,671	0,903
18	inne niewymienione odpady	12 01 99	0,000	0,000	0,000	0,000
19	zużyte materiały szlifierskie inne niż wymienione w 12 01 20	12 01 21	0,000	47,800	47,800	0,000
20	inne oleje hydrauliczne	13 01 13*	0,000	0,000	0,000	0,000
21	mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	13 02 05*	0,450	66,288	55,006	11,732
22	syntetyczne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	13 02 06*	0,000	0,000	0,000	0,000
23	inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	13 02 08*	5,466	83,721	77,781	11,406
24	odpady stałe z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach	13 05 01*	0,000	0,000	0,000	0,000
25	szlamy z odwadniania olejów w separatorach1)	13 05 02*	0,000	4,500	3,400	1,100

lp.	Nazwa odpadu	kod	stan początkowy	wytworzenie	przekazanie	stan końcowy
26	szlamy z kolektorów1)	13 05 03*	0,000	0,000	0,000	0,000
27	olej z odwadniania olejów w separatorach	13 05 06*	0,000	0,000	0,000	0,000
28	zaolejona woda z odwadniania olejów w separatorach	13 05 07*	0,000	0,000	0,000	0,000
29	mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach	13 05 08*	0,000	1,142	1,142	0,000
30	olej opalowy i olej napędowy	13 07 01	0,000	0,000	0,000	0,000
31	inne paliwa, (włącznie z mieszaninami)	13 07 03*	0,000	0,911	0,911	0,000
32	inne emulsje	13 08 02*	0,000	0,010	0,000	0,010
33	inne niewymienione odpady	13 08 99*	0,000	5,856	4,114	1,742
34	inne rozpuszczalniki i mieszaniny rozpuszczalników	14 06 03*	0,200	0,180	0,380	0,000
35	opakowania z papieru i tektury	15 01 01	0,000	0,000	0,000	0,000
36	opakowania z tworzyw sztucznych	15 01 02	0,000	0,000	0,000	0,000
37	opakowania z metali	15 01 04	0,000	0,000	0,000	0,000
38	zmieszane odpady opakowaniowe	15 01 06	0,000	0,000	0,000	0,000
39	opakowania ze szkła	15 01 07	0,000	0,000	0,000	0,000
40	opakowania z tekstyliów	15 01 09	0,000	0,000	0,000	0,000
41	opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone (np. Środkami ochrony roślin i i ii klasy toksyczności –bardzo toksyczne i toksyczne)	15 01 10*	0,316	8,218	8,088	0,446
42	sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. Szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)	15 02 02*	11,600	66,023	61,516	16,107
43	sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. Szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	15 02 03	3,297	21,520	21,987	2,830

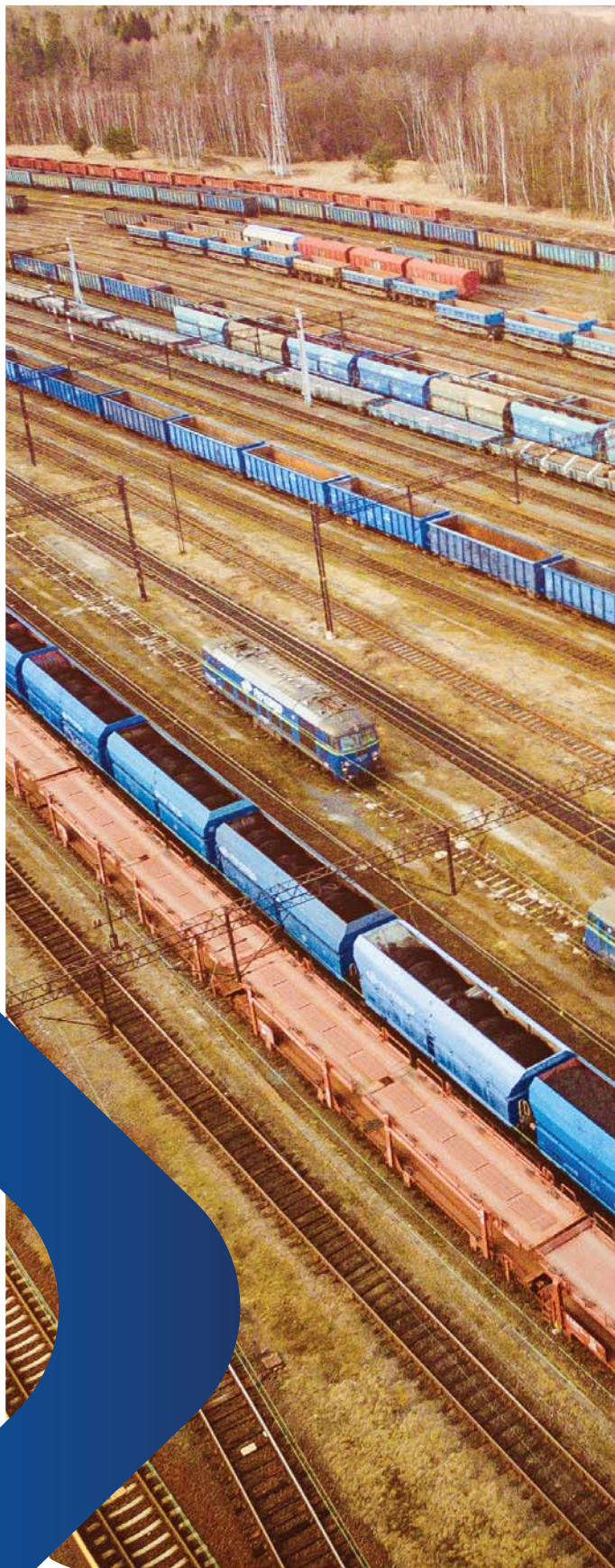
lp.	Nazwa odpadu	kod	stan początkowy	wytworzenie	przekazanie	stan końcowy
44	zużyte opony	16 01 03	0,511	5,756	4,339	1,928
45	zużyte lub nie nadające się do użytkowania pojazdy	16 01 04*	112,700	10 141,012	10 253,712	0,000
46	zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy niezawierające cieczy i innych niebezpiecznych	16 01 06	0,000	27 026,782	27 026,782	0,000
47	filtry olejowe	16 01 07*	2,032	12,390	11,259	3,163
48	okładziny hamulcowe inne niż wymienione w 16 01 11	16 01 12	3,463	8,827	8,313	3,977
49	zbiorniki na gaz skroplony	16 01 16	0,000	0,000	0,000	0,000
50	metale żelazne	16 01 17	1 189,348	12 297,005	12 969,751	516,602
51	metale nieżelazne	16 01 18	7,017	20,654	17,040	10,631
52	tworzywa sztuczne	16 01 19	0,574	2,067	2,093	0,548
53	szkło	16 01 20	0,140	1,267	1,094	0,313
54	niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 01 07 do 16 01 11, 16 01 13 i 16 01 14	16 01 21*	0,017	3,106	2,980	0,143
55	inne niewymienione elementy	16 01 22	0,263	13,542	9,834	3,971
56	inne niewymienione odpady	16 01 99	181,731	181,085	237,563	125,253
57	zużyte urządzenia zawierające freony HCFC, HFC	16 02 11*	0,247	0,742	0,511	0,478
58	zużyte urządzenia zawierające wolny azbest	16 02 12*	0,000	0,000	0,000	0,000
59	zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12	16 02 13*	0,363	4,174	4,002	0,534
60	zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	16 02 14	18,525	67,450	57,186	28,789
61	niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte z zużytych urządzeń	16 02 15*	0,010	0,000	0,000	0,010
62	elementy usunięte z zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15	16 02 16	1,412	5,933	5,373	1,973

lp.	Nazwa odpadu	kod	stan początkowy	wytworzenie	przekazanie	stan końcowy
63	nieorganiczne odpady inne niż wymienione w 16 03 03, 16 03 80	16 03 04	0,195	0,821	0,405	0,611
64	organiczne odpady inne niż wymienione w 16 03 05, 16 03 80	16 03 06	0,000	0,000	0,000	0,000
65	gazy w pojemnikach (w tym halony) zawierające substancje niebezpieczne	16 05 04*	0,000	0,000	0,000	0,000
66	gazy w pojemnikach inne niż wymienione w 16 05 04	16 05 05	0,035	0,000	0,035	0,000
67	chemikalia laboratoryjne i analityczne (np. odczynniki chemiczne) zawierające substancje niebezpieczne, w tym mieszaniny chemikaliów laboratoryjnych i analitycznych	16 05 06*	0,000	0,002	0,002	0,000
68	baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01*	9,817	6,928	14,197	2,548
69	baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	16 06 02*	2,140	6,639	3,600	5,179
70	baterie alkaliczne (z wyłączeniem 16 06 03)	16 06 04	0,000	0,000	0,000	0,000
71	inne baterie i akumulatory	16 06 05	0,264	0,434	0,371	0,328
72	odpady zawierające ropę naftową i jej produkty	16 07 08*	0,800	0,549	0,540	0,809
73	Odpady wykazujące właściwości niebezpieczne	16 81 01	0,000	0,000	0,000	0,000
74	magnetyczne i optyczne nośniki informacji	16 80 01	0,000	0,000	0,000	0,000
75	odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	0,000	5,280	5,280	0,000
76	gruz ceglany	17 01 02	0,000	0,000	0,000	0,000
77	odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	17 01 03	0,220	0,065	0,220	0,065
78	zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	17 01 07	0,000	1,020	1,020	0,000

lp.	Nazwa odpadu	kod	stan początkowy	wytworzenie	przekazanie	stan końcowy
79	drewno	17 02 01	0,000	6,462	0,120	6,342
80	szkło	17 02 02	0,155	0,006	0,000	0,161
81	tworzywa sztuczne	17 02 03	0,206	2,670	1,866	1,009
82	odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (podkłady kolejowe)	17 02 04*	5,154	2,670	0,170	7,654
83	odpadowa papa	17 03 80	0,000	3,410	3,410	0,000
84	miedź, brąz, mosiądz	17 04 01	0,000	0,009	0,006	0,004
85	aluminium	17 04 02	0,020	0,000	0,020	0,000
86	ołów	17 04 03	0,000	0,000	0,000	0,000
87	żelazo i stal	17 04 05	62,144	94,201	124,512	31,833
88	kable zawierające ropę naftową, smołę i inne substancje niebezpieczne	17 04 10*	0,000	0,000	0,000	0,000
89	kable inne niż wymienione w 17 04 10	17 04 11	1,567	0,033	0,049	1,551
90	gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne	17 05 03*	0,000	0,000	0,000	0,000
91	tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne1)	17 05 07*	0,000	0,000	0,000	0,000
92	materiały izolacyjne zawierające azbest1)	17 06 01*	0,000	0,000	0,000	0,000
93	materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 16 06 03	17 06 04	0,000	0,050	0,000	0,050
94	materiały konstrukcyjne zawierające azbest	17 06 05*	0,000	0,600	0,600	0,000
95	zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażów inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	17 09 04	0,000	15,213	15,213	0,000
96	skratki	19 08 01	0,000	0,000	0,000	0,000
97	zawartość piaskowników	19 08 02	0,000	0,000	0,000	0,000
98	ustabilizowane komunalne osady ściekowe	19 08 05	0,000	0,000	0,000	0,000

lp.	Nazwa odpadu	kod	stan początkowy	wytworzenie	przekazanie	stan końcowy
99	tłuszcze i mieszaniny olejów z separacji olej/woda inne niż wymienione w 19 08 09	19 08 10*	0,000	0,000	0,000	0,000
100	szlamy zawierające substancje niebezpieczne z biologicznego oczyszczania ścieków przemysłowych	19 08 11*	0,000	0,000	0,000	0,000
101	szlamy zawierające substancje niebezpieczne z innego niż biologiczne oczyszczania ścieków przemysłowych	19 08 13*	0,000	0,000	0,000	0,000
102	szlamy z innego niż biologiczne oczyszczania ścieków przemysłowych inne niż wymienione w 19 08 13	19 08 14	67,000	0,000	19,500	47,500
103	zużyty węgiel aktywny	19 09 04	0,000	0,000	0,000	0,000
104	drewno zawierające substancje niebezpieczne	19 12 06*	0,000	0,000	0,000	0,000
105	drewno inne niż wymienione w 19 12 06	19 12 07	113,925	4,278	83,164	35,040
SUMA			1 828,581	50 620,535	51 529,710	919,406





Transport towarów, w tym odpadów niebezpiecznych na zlecenie

PKP CARGO S.A. posiada kompetencje i prowadzi działalność w zakresie transportu na zlecenie klienta towarów i odpadów niebezpiecznych. Jednocześnie nie importuje, nie eksportuje ani nie przetwarza odpadów niebezpiecznych na potrzeby własne.

W przypadku wystąpienia zdarzeń związanych z transportem materiałów niebezpiecznych istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia szkodliwych skutków dla środowiska, których usuwanie, w zależności od rodzaju zdarzenia i jego skali może zająć długi czas i być bardzo kosztowne, dlatego Spółka posiada ubezpieczenie w związku z nagłym i niespodziewanym zanieczyszczeniem środowiska. Podstawowym celem przy przewozie towarów niebezpiecznych jest prowadzenie procesu przewozowego w sposób bezpieczny, zgodnie z obowiązującymi procedurami, w celu ograniczenia ryzyka powstawania wydarzeń i awarii powodujących skutki dla środowiska. Przewóz towarów niebezpiecznych monitoruje ilościowo i jakościowo odpowiednia komórka merytoryczna.

Waga przetransportowanych w 2022 roku ładunków niebezpiecznych wyniosła 5 070 360 ton. Wielkość przewozu towarów niebezpiecznych (TN) stanowiła 5,75 % wszystkich przewiezionych przez PKP CARGO S.A. towarów w 2022 roku. Podczas transportu miało miejsce 1 zdarzenie związane z przewozem towarów niebezpiecznych (TN), które jednak nie spowodowało negatywnych skutków dla środowiska.



GOSPODARKA WODNO-ŚCIEKOWA

KAPITAŁY:



PKP CARGO S.A. użytkuje wodę na cele socjalno-bytowe oraz technologiczne (np. mycie części, taboru itp.). Centrala i Zakłady Spółki zakupują wodę od przedsiębiorstw wodociągowych oraz pobierają wodę z 4 ujęć głębinowych i jednego powierzchniowego.

Mając na celu optymalizację zużycia wody Spółka modernizuje sieci wodociągowo-kanalizacyjne. Dzięki podjętym wcześniej inwestycjom w Zakładzie Centralnym funkcjonująca tam myjnia działa w oparciu o obieg zamknięty, co oznacza w praktyce, że ok 80% wody jest powtórnie wykorzystywane (w 2022 roku w myjni zużyto 807 m³ wody). Prowadzone są też działania edukacyjne wśród pracowników, propagujące oszczędność wody.

TABELA: POBÓR WODY Z UJĘĆ POWIERZCHNIOWYCH I STUDNI GŁĘBINOWYCH W 2022 ROKU (PKP CARGO S.A)

GRI: 303-3

Zakład	Rodzaj ujęcia	Pobór wody z ujęć powierzchniowych i studni [m ³]
Centralny	głębinowe	48
Południowy	głębinowe (2 ujęcia)	709
Zachodni	powierzchniowe	835
CENTRALA	głębinowe	2 651
SUMA		4 243

TABELA: ILOŚĆ WODY ZAKUPIONEJ OD DOSTAWCÓW W 2022 ROKU (PKP CARGO S.A)

GRI: 303-3

Zakład	Ilość zakupionej wody od dostawców [m ³]
Centralny	25 046,00
Dolnośląski	13 484,30
Południowy	33 025,06
Północny	12 473,31
Śląski	15 353,39
Wschodni	11 202,78
Zachodni	15 168,98
CENTRALA	6 245,78
Suma	131 999,60

TABELA: ILOŚĆ ŚCIEKÓW ODPROWADZONYCH DO KANALIZACJI I ZBIORNIKÓW BEZODPŁYWOWYCH W 2022 ROKU (PKP CARGO S.A)

GRI: 303-4

Zakład	Ilość ścieków odprowadzona do kanalizacji i zbiorników bezodpływowych [m ³]
Centralny	22 469,00
Dolnośląski	10 096,30
Południowy	24 668,61
Północny	12 532,77
Śląski	11 515,50
Wschodni	7 485,45
Zachodni	10 588,59
CENTRALA	8 083,58
Suma	107 439,80

W 2022 roku nie udało się niestety wykonać wszystkich zaplanowanych wcześniej inwestycji w zakresie gospodarki wodno-ściekowej. W związku z tym niemożliwe było uzyskanie wszystkich wymaganych pozwoleń wodno-prawnych, z tego względu dla czterech lokalizacji Spółki odprowadzane są opłaty podwyższone.

HAŁAS

Choć transport kolejowy naraża na uciążliwości związane z hałasem stosunkowo niewielką część populacji, to mając na uwadze potencjalne obciążenia dla terenów sąsiadujących z liniami kolejowymi, a także na przyszłe wymagania technicznej specyfikacji interoperacyjności dotyczącej hałasu emitowanego przez tabor kolejowy (TSI Hałas), PKP CARGO S.A., realizuje program modernizacji akustycznej eksploatowanych wagonów towarowych, wymieniając żeliwne wstawki klocków hamulcowych na

wstawki kompozytowe typu LL. Liczba przebrojonych wagonów wzrasta, co jest efektem realizacji podpisanego kontraktu na dostawy kompozytowych wstawek hamulcowych (zadanie dofinansowywane z Unii Europejskiej z programu CEF „Łącząc Europę”). Spółka, dokonując zakupu nowych wagonów, posiada także coraz większą liczbę wagonów fabrycznie wyposażonych w kompozytowe wstawki hamulcowe. W przypadku Polski nieprzebrojone wagony mogą być wykorzystywane na cichych liniach aż do końca 2036 roku. Jednocześnie jednak nie stwierdza się przekraczania obowiązujących norm.

TABELA: LICZBA WAGONÓW „CICHYCH” (PKP CARGO S.A)

	2018	2019	2020	2021	2022
wagony fabrycznie wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe	1 397	1 530	1 930	2 358	2 636
wagony „przebrojone” (fabrycznie wyposażone w wstawki kompozytowe żeliwne, które wymieniono na kompozytowe)	3 151	7 352	9 591	10 791	11 250
Łącznie	4 548	8 882	11 521	13 149	13 886



SUROWCE I MATERIAŁY

Jeśli chodzi o surowce i materiały, to poza wskazywanymi już paliwami, PKP CARGO S.A. wykorzystuje, głównie przy naprawie wagonów, drewno, a także farby, emalie, lakiery, rozpuszczalniki, rozcieńczalniki, zmywacze, szpachle, pianki i silikony. W myciu części i podzespołów pomocna bywa benzyna, denaturat oraz nafta. Z kolei

prace takie jak spawanie i cięcie pochłaniają elektrody, drut spawalniczy, czy acetylen. Aspekty te nie zostały uznane za znaczące z punktu widzenia całościowego obrazu wpływu środowiskowego PKP CARGO S.A. oraz całej Grupy PKP CARGO. Ich wolumeny obrazują skalę prowadzonych prac remontowych i naprawczych.



Roczne koszty zużycia materiałów w Grupie PKP CARGO w 2022 roku to 96,9 mln zł.

TABELA: ZUŻYCIE WYBRANYCH MATERIAŁÓW (PKP CARGO S.A.)

GRI: 301-1

Wykorzystywane materiały	Jednostka	2018	2019	2020	2021	Zużycie
						2022
drewno	m ³	273,3	197,5	143,7	158,7	176,86
farby, emalie, lakiery	Mg	65,4	63,2	32,9	43,9	35,1
rozpuszczalniki, rozcieńczalniki, zmywacze	Mg	10,3	12,7	7,7	8,6	7,1
szpachle, pianki	Mg	2,6	0,9	1,4	0,8	0,3
silikony	Mg	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3
benzyna	Mg	11,0	11,7	5,9	8,2	5,2
nafta	Mg	2,2	1,3	1,5	1,8	0,8
denaturat	Mg	18,0	13,3	17,7	26,8	25,3
elektrody	Mg	34,2	28,0	22,5	20,3	18,5
drut spawalniczy	Mg	20,1	19,4	10,5	14,6	10,5
acetylen	Mg	17,6	17,9	11,2	11,4	11,1



W 2022 roku spółka PKP CARGO S.A. wydała na działania związane z ochroną środowiska

5 557,5
tys. zł

BIORÓŻNORODNOŚĆ

GRI: 304-1

PKP CARGO S.A. nie prowadzi działalności bezpośrednio na terenach cennych przyrodniczo. Ochrona przyrody realizowana jest poprzez ograniczenie do niezbędnego minimum wycinki drzew i prowadzenie nasadzeń kompensacyjnych po wycince.

NAKŁADY I KOSZTY ZWIĄZANE Z KORZYSTANIEM ZE ŚRODOWISKA

W 2022 roku, sama tylko spółka PKP CARGO S.A. poniosła nakłady na działania związane z ochroną środowiska w wysokości 5 557,5 tys. zł.

Następstwa działalności Grupy PKP CARGO

+ Korzyści

- » umożliwienie uniknięcia znaczącej emisji gazów cieplarnianych w gospodarce i możliwość zaoferowania praktycznie zeroemisyjnego transportu towarów
- » uniknięcie niskiej emisji i możliwość zmniejszenia smogu ze wszystkimi jego konsekwencjami społecznymi
- » obniżenie ryzyka awarii i skażeń (bezpieczniejsza forma transportu)

- Koszty

- » emisja gazów cieplarnianych (bezpośrednia i pośrednia)
- » pobór i wykorzystanie wody
- » zapotrzebowanie na materiały i surowce
- » emisja hałasu, odpadów i ścieków



4

Odpowiedzialny pracodawca



Roczne koszty świadczeń
pracowniczych w Grupie PKP CARGO
w 2022 roku wyniosły

1 738,4
mln zł



Perspektywa strategiczna

GRI: 3-3

Mając na uwadze wyzwania, przed jakimi stoi Grupa PKP CARGO, a także uwarunkowania związane z rynkiem pracy, organizacja i zarządzający nią menadżerowie dążą do stworzenia godziwych i jednocześnie bezpiecznych warunków pracy.

Ze względu na strukturę organizacyjną i terytorialną, niezbędne jest zapewnienie w Grupie PKP CARGO sformalizowanych i przejrzystych zasad w zakresie zatrudniania i wynagradzania. Stąd też staranność i transparentność w tworzeniu szeregu procedur i polityk, które regulują poszczególne aspekty obszaru pracowniczego, a także angażowanie strony społecznej w ustalanie przyjmowanych zasad i regulacji.

Grupa PKP CARGO stara się wychodzić poza obowiązki regulacyjne. Pozostając w dialogu ze stroną społeczną, wdraża ustalenia Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, które są niejednokrotnie korzystniejsze od rozwiązań przyjętych w powszechnie obowiązujących przepisach prawa pracy. Ponadto, Grupa PKP CARGO oferuje pracownikom wsparcie w pozazawodowych sferach życia (np. rozwiązania wspierające codzienną dbałość o zdrowie).

Wszystkie działania mają sprawić, że pracownicy będą czuć się w pracy dobrze, a w rezultacie będą chcieli

związać się z Grupą PKP CARGO na długo. Godziwe i transparentne warunki zatrudnienia oraz bezpieczeństwo życia i zdrowia na stanowisku pracy to warunek konieczny. To również konstruktywna współpraca ze stroną społeczną i umiejętność znajdowania kompromisów. W efekcie to stabilność, przewidywalność. Jest to także szansa na organiczne budowanie i chronienie strategicznych kompetencji, kluczowych z punktu widzenia transformacji Grupy PKP CARGO. Nie uda się utrzymać pozycji lidera w przewozach w obszarze „Trójmorza” oraz na trasach Nowego Jedwabnego Szlaku na terenie UE, bez udziału i zaangażowania pracowników. Również optymalizacja ładu węglowego i efektywne identyfikowanie możliwych oszczędności w znacznym stopniu uzależnione są od proaktywnej postawy pracowników. Zachowanie pełnej sprawności operacyjnej wymaga m.in. zapewnienia ciągłości zatrudnienia, pomimo naturalnej rotacji pracowników, efektywnego ich pozyskiwania na wymagającym rynku pracy oraz realizacji programów szkoleniowych kształtujących kadrę kolejową. To również konieczność zachowania bezpiecznego środowiska pracy i konstruktywnego dialogu ze stroną społeczną.

Roczne koszty świadczeń pracowniczych w Grupie PKP CARGO w 2022 roku wyniosły 1 738,4 mln zł, z czego 1 315,3 mln zł stanowiły same wynagrodzenia.

TABELA: PRACOWNICY GRUPY PKP CARGO I PKP CARGO S.A

GRI: 2-7

	GRUPA PKP CARGO			PKP CARGO S.A.			Spółki zależne Razem*		
	K	M	Razem	K	M	Razem	K	M	Razem
Liczba pracowników*	5014	15072	20086	4014	10253	14267	1000	4819	5819
Liczba pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony	4688	13858	18546	3795	9620	13415	893	4238	5131
Liczba pracowników zatrudnionych na czas określony	326	1214	1540	219	633	852	107	581	688
Liczba pracowników zatrudnionych na pełen etat	4988	14983	19971	4003	10224	14227	985	4759	5744
Liczba pracowników zatrudnionych na część etatu	26	89	115	11	29	40	15	60	75

* Liczba pracowników dla spółek zależnych to liczba pracowników czynnych oraz przebywających na urloпах bezpłatnych, wychowawczych oraz świadczeniach rehabilitacyjnych

TABELA: ZATRUDNIANIE NOWYCH PRACOWNIKÓW

GRI:401-1

Całkowita liczba i wskaźnik zatrudnienia nowych pracowników w raportowanym okresie w podziale na wiek, płeć i region (lokalizacje organizacji)

Liczba nowych pracowników w 2022	GRUPA PKP CARGO			PKP CARGO S.A.			Spółki zależne Razem*		
	K	M	Razem	K	M	Razem	K	M	Razem
poniżej 30 lat	116	422	538	78	264	342	38	158	196
od 30 do 50 lat	212	505	717	147	254	401	65	251	316
powyżej 50 lat	27	127	154	8	37	45	19	90	109
ŁĄCZNIE	355	1054	1049	233	555	788	122	499	621

* Liczba pracowników dla spółek zależnych to liczba pracowników czynnych oraz przebywających na urloпах bezpłatnych, wychowawczych oraz świadczeniach rehabilitacyjnych

Wskaźnik zatrudnienia nowych pracowników w 2022	GRUPA PKP CARGO			PKP CARGO S.A.			Spółki zależne Razem*		
	K	M	Razem	K	M	Razem	K	M	Razem
poniżej 30 lat	46%	32%	34%	48%	34%	36%	42%	29%	31%
od 30 do 50 lat	12%	9%	10%	12%	7%	9%	13%	12%	13%
powyżej 50 lat	1%	2%	1%	0%	1%	1%	5%	4%	4%
ŁĄCZNIE	7%	7%	7%	6%	5%	6%	12%	10%	11%

* Liczba pracowników dla spółek zależnych to liczba pracowników czynnych oraz przebywających na urloпах bezpłatnych, wychowawczych oraz świadczeniach rehabilitacyjnych

Zagrożenia i wyzwania

KAPITAŁY:



Grupa PKP CARGO zdiagnozowała dwa kluczowe ryzyka w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi. Pierwsze związane jest z **potencjalnym niedoborem wyszkolonego personelu**. Choć jest ono obecnie zarządzane efektywnie, wymaga szczególnej uwagi.

Grupa PKP CARGO, reorganizując się z myślą o nowych wyzwaniach rynkowych, dostosowuje poziom zatrudniania do bieżących potrzeb organizacyjnych i biznesowych, koncentrując się zarówno na rozwoju w oparciu o zasoby wewnętrzne, jak również na rekrutacjach zewnętrznych. Zatrudnianie pracowników, jest konieczne, dla zapewnienia zastępowalności pokoleń i zachowania ciągłości pracy na konkretnych stanowiskach.

KAPITAŁY:



Efektywność kapitału ludzkiego

Naturalna fluktuacja spowodowana zakończeniem zatrudnienia pracowników nabywających prawo do emerytury, skoncentrowanie na odnawianiu stanowisk robotniczych celem zapewnienia ciągłości pracy (zwłaszcza wymagających specjalistycznych kwalifikacji w branży kolejowej) i inwestowanie w rozwój pracowników, pozwala na efektywne realizowanie działalności operacyjnej i świadczenie usług logistycznych

na coraz bardziej wymagającym rynku usług logistycznych, w tym na:

- » przewiezienie w 2022 roku 100,6 mln ton towarów,
- » wykonanie pracy przewozowej na poziomie 27 mld tonokilometrów,
- » poprawę o 14,5% dla PKP CARGO S.A. i 10,8% dla Grupy wskaźnika średniej pracy przewozowej na zatrudnionego, tj. do poziomu 1 697,3 (PKP CARGO S.A.) i 1 337,3 (Grupa) tys. tkm/zatrudnionego w 2022 roku

	2022	2021	2020	2019	2018
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) – PKP CARGO S.A.	1 697,3	1 481,9	1 308,9	1 459,2	1 728,8
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) – Grupa PKP CARGO	1 337,3	1 206,5	1 061,5	1 135,8	1 342,3



Wskaźnik średniej pracy przewozowej na zatrudnionego poprawił się w PKP CARGO S.A. o

14,5%





Środowisko pracy bez przejawów dyskryminacji, czy mobbingu, w którym wszyscy traktowani są z szacunkiem, to atut zatrudnienia w Grupie PKP CARGO.

Jednocześnie szkolnictwo i rynek pracy ostatnich dekad promowały raczej powszechne kształcenie wyższe, ale już niekoniecznie zawodowe i średnie techniczne w zawodach istotnych m.in. dla transportu kolejowego. W efekcie sytuacja na rynku pracy, który dodatkowo od kilku lat charakteryzuje się niską podażą pracy, staje się trudna.

Aktualnie podejmowane działania koncentrują się przede wszystkim na zapewnieniu skutecznych programów rozwojowych, które adresowane są do obecnych pracowników i budują ich kompetencje. Mają one na celu zagwarantowanie odpowiedniej liczby osób posiadających wymagane umiejętności, czy uprawnienia, co pozwala na realizację celów biznesowych. Działania podejmowane przez Grupę PKP CARGO to inwestowanie w pracowników, również młodych, pozyskanych z rynku pracy, tak by zdobyli oni niezbędne umiejętności i formalne uprawnienia, związane z wykonywanym zawodem.

Mając na uwadze realia związane z rynkiem pracy i potencjalne trudności ze znalezieniem pracowników o odpowiednim profilu kompetencyjnym, Grupie PKP CARGO zależy na tym by pozyskani pracownicy chcieli wiązać z nią swoją przyszłość zawodową w dłuższym horyzoncie czasowym.

Pracownicy mogą liczyć na:

- » konkurencyjne warunki zatrudnienia
- » wysokie standardy bezpieczeństwa i higieny na stanowisku pracy,
- » możliwości podnoszenia kwalifikacji i rozwoju zawodowego.

Środowisko pracy bez przejawów dyskryminacji, czy mobbingu, w którym wszyscy traktowani są z szacunkiem, to kolejny atut zatrudnienia w strukturach Grupy PKP CARGO.

Wyzwaniem, przed którym stoi większość tak dużych jak Grupa PKP CARGO organizacji, jest ryzyko związane z możliwością **pojawienia się sporów zbiorowych**, które dalej mogłyby potencjalnie prowadzić do **strajków i przestojów**, a co za tym idzie, zagrozić ciągłości działalności operacyjnej. Choć różnice zdań pomiędzy zarządzającymi a stroną społeczną, mogą pojawić się zawsze i są naturalnym elementem zdrowej kultury organizacyjnej, zadaniem stron jest dążenie do konstruktywnego, partnerskiego dialogu.



Zarządzanie obszarem i podjęte działania

WYNAGRODZENIA

GRI: 2-19, 2-20

KAPITAŁY:



Skala prowadzonej działalności i przejrzystości w relacjach ze stroną społeczną obligują spółki Grupy PKP CARGO, w tym PKP CARGO S.A. do oferowania transparentnych warunków zatrudnienia, włączając w to zasady kształtowania wynagradzania. System wynagrodzeń regulują, na przykładzie PKP CARGO S.A., Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. (dalej: ZUZP), uchwały organów PKP CARGO S.A. ustalające i wprowadzające zasady wynagradzania personelu kierowniczego PKP CARGO S.A. oraz zakładowe regulaminy premiowania pracowników.

W skład wynagrodzenia pracowników wynagradzanych według ZUZP, w zależności od zajmowanego stanowiska, wchodzi elementy o charakterze stałym i zmiennym.

Do stałych składników wynagrodzenia należą:

- » wynagrodzenie zasadnicze,
- » dodatek funkcyjny,
- » dodatek za staż pracy.

Wynagrodzenia pracowników powiększane są o różnego rodzaju elementy zmienne, tj. dodatki:

- » za pracę w warunkach szkodliwych dla zdrowia, uciążliwych i niebezpiecznych,
- » za pracę w godzinach nadliczbowych,
- » za pracę w niedziele i święta,
- » za pracę w porze nocnej,
- » za jednoosobową obsługę trakcyjną,
- » kilometrowy.

Pracownikom przysługuje również premia miesięczna przyznawana według zasad określonych w zakładowych regulaminach premiowania.

Pracownicy Centrali PKP CARGO S.A. oraz osoby na stanowiskach kierowniczych⁸ otrzymują wynagrodzenie miesięczne, którego wysokość ustalana jest w oparciu o adekwatny do stanowiska pracy współczynnik wynagrodzenia, który uzależniony jest od wysokości przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. System wynagrodzeń przewiduje także m.in. następujące świadczenia i gratyfikacje: nagrodę jubileuszową, odprawę rentową lub emerytalną, deputat węglowy w formie ekwiwalentu pieniężnego oraz gratyfikację pieniężną z okazji Święta Kolejarza.

W procesie ustalania zasad wynagradzania nie bierze udziału niezależna spółka doradcza, natomiast w proces ten zaangażowane są związki zawodowe działające w Grupie PKP CARGO.

TABELA: WYSOKOŚĆ WYNAGRODZEŃ W UJĘCIU ROCZNYM

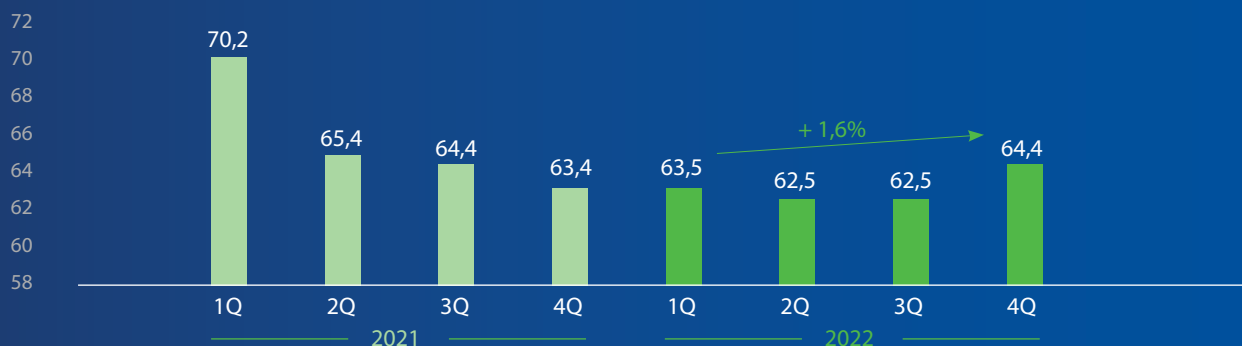
GRI: 2-21

	GRUPA PKP CARGO	PKP CARGO S.A.	Spółki zależne Razem
Łączna wysokość całkowitego rocznego wynagrodzenia najlepiej opłacanych osób w organizacji w 2022 roku	2 060 332,43	305 082,99	1 755 249,44
Mediana rocznego całkowitego wynagrodzenia wszystkich pracowników (z wyłączeniem najlepiej opłacanych osób) w 2022 roku	69 309,52	68 607,73	70 011,30

⁸ Na mocy delegacji zawartej w ZUZP wynagrodzenia ustalane na zasadach określonych w Uchwale Zarządu PKP CARGO S.A.



KOSZTY JEDNOSTKOWE GRUPY PKP CARGO / ŚWIADCZENIA PRACOWNICZE (ZŁ/TYS. TKM)



ŚWIADCZENIA SOCJALNE I BENEFITY POZAPŁACOWE

GRI: 401-2

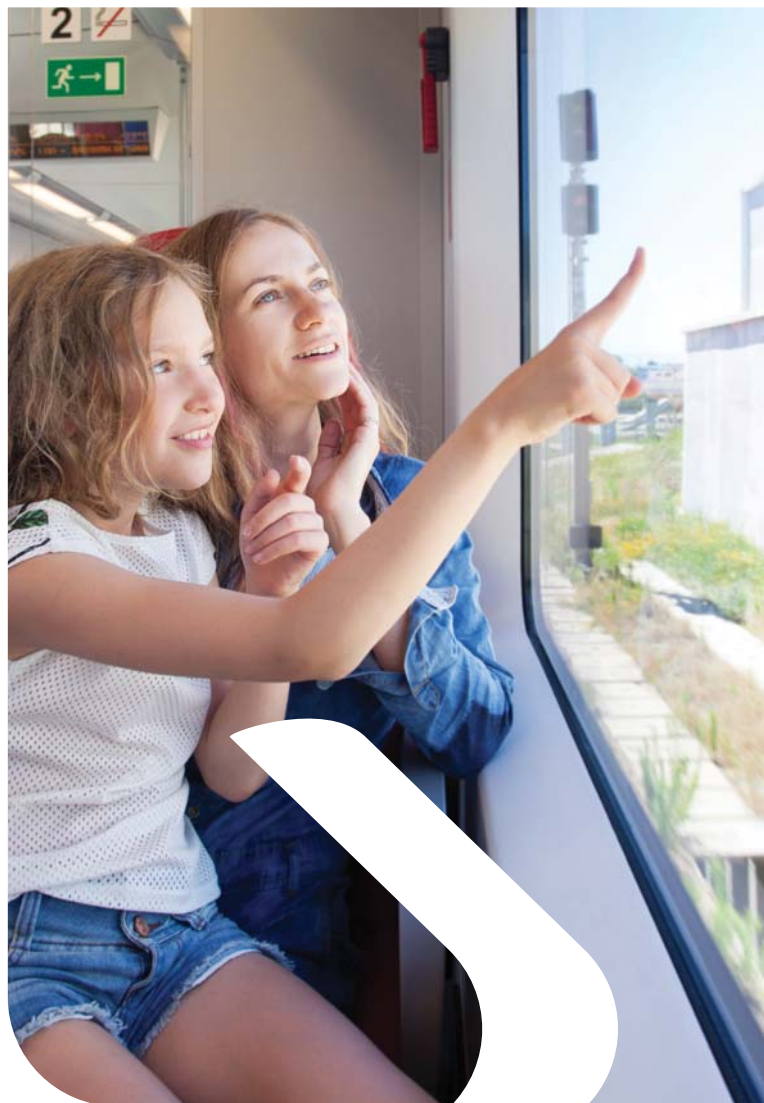
KAPITAŁY:



Osoby zatrudnione w Grupie PKP CARGO mogą korzystać z szeregu różnorodnych świadczeń socjalnych i benefitów pozapłacowych. Oferowane świadczenia socjalne i benefity sprawiają, że pracownicy chętniej wiążą swoją przyszłość zawodową ze spółkami Grupy PKP CARGO. Dbłość o pracowników wpisuje się w realizację celów strategicznych Grupy PKP CARGO.

Ponadto, pracownicy i członkowie ich rodzin oraz emeryci i renciści są uprawnieni do nabycia ulgowych usług transportowych, które umożliwiają przejazdy na preferencyjnych warunkach w pociągach uruchamianych na terenie kraju. Koszt nabycia ulgowej usługi transportowej w klasie drugiej dla pracowników jest w całości ponoszony przez pracodawcę. W 2022 r. wykupiono uprawnienia do ulgowych usług transportowych dla 22 200 osób, w tym poza pracownikami, beneficjentami byli członkowie ich rodzin, a także emeryci i renciści.

Pracownikom i członkom ich rodzin wydano 469 biletów międzynarodowych, które za symboliczną opłatą umożliwiają podróżowanie po Europie.





ZAKŁADOWY FUNDUSZ ŚWIADCZEŃ SOCJALNYCH

GRI: 401-2

KAPITAŁY:



W PKP CARGO S.A. istnieje Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych (ZFŚS) stworzony na zasadach wynikających z przepisów powszechnie obowiązujących i ZUZP. Spółki wchodzące w skład Grupy PKP CARGO prowadzą działalność socjalną odrębnie, na podstawie własnych zakładowych regulaminów gospodarowania ZFŚS, uwzględniając lokalne potrzeby i preferencje załogi. Fundusz, stosownie do swoich możliwości, wspiera bytowe, socjalne i kulturalne potrzeby pracowników, emerytów i rencistów oraz członków ich rodzin. Środki ZFŚS są przeznaczane na:

- » dofinansowanie wypoczynku, w tym wczasów, wczasów „pod gruszą”, wycieczek, kolonii, obozów, zimowisk, „zielonych szkół”, wycieczek szkolnych i przedszkolnych, krótkotrwałego wypoczynku, rajdów – różnorodność przyznawanych dofinansowań daje uprawnionym możliwość wyboru właściwej dla siebie formy wypoczynku,
- » dofinansowanie pobytu dzieci w przedszkolach i żłobkach (rozwiązanie wprowadzone na prośbę pracowników),
- » organizowanie imprez sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych,
- » dofinansowanie korzystania z obiektów sportowych, programów rekreacyjno-sportowych, kart sportowych oraz rabatów zapewniających dostęp do szeregu obiektów na terenie całej Polski,
- » okolicznościową pomoc rzeczową,
- » zapomogi bytowe i losowe, które mogą otrzymać osoby znajdujące się w szczególnie trudnej sytuacji życiowej,
- » oferowanie nisko oprocentowanych pożyczek na cele mieszkaniowe.

W 2022 roku w PKP CARGO S.A. dokonano odpisu na ZFŚS na rzecz 33 381 uprawnionych, w tym 14 414 pracowników oraz 18 983 emerytów i rencistów.

UBEZPIECZENIE NA ŻYCIE

GRI: 401-2

KAPITAŁY:



PKP CARGO S.A. oferuje swoim pracownikom możliwość skorzystania z ubezpieczenia na życie. PKP CARGO S.A. wspólnie z Grupą PZU stworzyły „Program Ubezpieczeniowy dla członków Klubu PZU Pomoc w życiu oraz ich małżonków i pełnoletnich dzieci”. Zainteresowany pracownik wybiera wariant ubezpieczenia spośród dwunastu dostępnych opcji, które różnią się zakresem ubezpieczenia, rodzajem świadczeń i wysokością składki. Składka na ubezpieczenie potrącana jest z wynagrodzenia lub innych należności wypłacanych pracownikowi. W 2022 roku ubezpieczeniem na życie było objętych 71% pracowników.



OPIEKA MEDYCZNA

GRI: 401-2, 403-3

KAPITAŁY:



PKP CARGO S.A. oferuje swoim pracownikom program opieki medycznej na podstawie zawartego z Towarzystwem Ubezpieczeń Zdrowie S.A. „Programem opieki medycznej dla pracowników i członków rodzin PKP CARGO S.A.". Zakres opieki zależy od wybranego przez pracownika Pakietu świadczeń medycznych. Pracownicy mają możliwość wyboru jednego z dostępnych pakietów: podstawowy, rozszerzony, pełny, VIP. Osoby, które złożą deklarację przystąpienia do Programu opieki medycznej otrzymują od pracodawcy dofinansowanie do opłacanej przez siebie składki.



UBEZPIECZENIE EMERYTALNO-RENTOWE

GRI: 401-2

KAPITAŁY:



Zgodnie z prawem pracownicy zatrudnieni w spółkach należących do Grupy PKP CARGO są objęci obowiązkowymi ubezpieczeniami społecznymi, w tym emerytalno-rentowymi. Ponadto w Grupie PKP CARGO funkcjonują Pracownicze Plany Kapitałowe (PPK), czyli rozwiązanie umożliwiające pracownikom gromadzenie pieniędzy na przyszłość, przy udziale pracodawców w wysokości 1,5% wynagrodzenia brutto pracownika.



W Grupie PKP CARGO funkcjonują Pracownicze Plany Kapitałowe (PPK), czyli rozwiązanie umożliwiające pracownikom gromadzenie pieniędzy na przyszłość.

ŚWIADCZENIA DODATKOWE

GRI: 401-2

KAPITAŁY:



Na podstawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. pracownikom przysługują między innymi następujące świadczenia:

- » nagrody jubileuszowe wypłacane raz na 5 lat za długoletnią pracę na kolei, przy czym pierwsza nagroda wypłacana jest po 15 latach pracy,
- » deputat węglowy przysługujący po roku pracy na kolei,
- » dodatkowy urlop wypoczynkowy w wymiarze 8 dni w roku kalendarzowym, który przysługuje pracownikom zatrudnionym w systemie równoważnego czasu pracy, na stanowiskach pracy, które są czynne nieprzerwanie całą dobę i we wszystkie dni tygodnia,
- » dodatkowy dzień wolny od pracy z tytułu Święta Kolejarza,
- » ulgowe usługi transportowe, zgodnie z zasadami określonymi w porozumieniu zawartym pomiędzy Związkiem Pracodawców Kolejowych a przewoźnikami oferującymi ulgowe usługi transportowe dla pracowników Spółki,
- » wyróżnienia w postaci odznaczeń państwowych lub odznak honorowych wraz z nagrodą pieniężną dla pracowników o szczególnych osiągnięciach i zasługach w pracy,
- » dodatkowa odprawa pośmiertna, wypłacana rodzinie pracownika w przypadku śmierci pracownika w następstwie wypadku przy pracy, stanowiąca równowartość dziesięciokrotności miesięcznego przeciętnego wynagrodzenia w Spółce PKP CARGO w poprzednim roku,
- » pokrycie kosztów leczenia i rehabilitacji pracowników, którzy ulegli wypadkowi kolejowemu w trakcie wykonywania obowiązków służbowych.

W PKP CARGO S.A. pracownikom świadczącym pracę w niepełnym wymiarze czasu pracy przysługują te same świadczenia i uprawnienia, co pracownikom pełnoetatowym. Wyjątkiem są uprawnienia do ulgowych usług transportowych, nabywane dla osób zatrudnionych co najmniej w połowie wymiaru czasu pracy oraz uprawnienia do biletów międzynarodowych (wymagane zatrudnienie w pełnym wymiarze).



ZDROWIE I BEZPIECZEŃSTWO PRACOWNIKÓW

GRI: 3-3 (403), 403-1

KAPITAŁY:



Kwestie związane z bezpieczeństwem i higieną pracy należą bezsprzecznie do najważniejszych w obszarze zarządzania operacyjnego. Jest to obszar, ważny tak z punktu widzenia zarządzających, jak również pracowników i ich przedstawicieli. Charakter pracy oraz odpowiedzialność pracowników za życie i zdrowie własne, innych pracowników, a także osób trzecich, nie jest tylko sprawą wewnętrzną spółek.

Zarządzanie BHP jest jednym z elementów wdrożonego w Grupie PKP CARGO Zintegrowanego Systemu Zarządzania. Skuteczność funkcjonowania systemu zależy przede wszystkim od ludzi go tworzących i w nim pracujących, a w szczególności od zaangażowania najwyższego kierownictwa i wszystkich pracowników. Wszystkie działania dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy konsultowane są z pracownikami Spółki. W Spółce działa też służba bezpieczeństwa i higieny pracy, która jest organem kontrolnym i doradczym pracodawcy. Spółka ma wdrożony system zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy, zgodnie z normą ISO PN-EN ISO 45001:2018-06. System został wdrożony w oparciu o standardy: Zarządzanie bezpieczeństwem i higieną pracy PN EN 45001. Ocena ryzyka zawodowego odbywa się z kolei według polskiej normy PN-N-18002. W całej Grupie procedury systemu zarządzania BHP pozwalają nieustannie monitorować charakter i poziom zagrożeń, poszukiwać i wdrażać rozwiązania, które sprawiają, że ryzyka udaje się eliminować

lub przynajmniej znacząco ograniczyć. Zarządzanie BHP to analizowanie zdarzeń, do których doszło, nieustanne uczenie i doskonalenie w zgodzie z logiką współczesnych systemów zarządzania jakością.

Należy zdać sobie sprawę, że Grupa PKP CARGO przy skali swojej działalności i pozycji rynkowej, nie może pozwolić sobie na jakiegokolwiek niedociągnięcia w tym obszarze, a ewentualne nieprawidłowości są wychwytywane zarówno przez służby BHP, jak i związki zawodowe, a także samych pracowników.

Wśród działań związanych z zapewnieniem bezpiecznych warunków pracy wspomnieć należy m.in. o:

- » organizowaniu stanowisk zgodnie z zasadami ergonomii,
- » identyfikowaniu zagrożeń i ocenie ryzyka zawodowego,
- » doborze odpowiedniej odzieży i obuwia roboczego oraz środków ochrony indywidualnej
- » zapewnieniu regularnych pomiarów środowiska pracy, w tym także ewentualnego występowania czynników szkodliwych (zapylenie, drgania, hałas, oświetlenie),
- » ciągłym monitorowaniu warunków pracy,
- » systematycznym audytowaniu i okresowych przeglądach stanowisk pracy oraz realizowaniu wynikających z nich działań korygujących.

Podstawowe cele w zakresie BHP dla PKP CARGO S.A. i docelowo dla wszystkich spółek z Grupy są określone w Księdze Zintegrowanego Systemu Zarządzania, przyjętej w marcu na 2022 roku. Skuteczne i efektywne zarządzanie bezpieczeństwem i higieną pracy, oznacza również konkretne wydatki z tym związane. W 2022 roku w Grupie PKP CARGO wyniosły one 12,8 mln zł, a w samej spółce PKP CARGO S.A. było to 9,1 mln zł. W przybliżeniu oscylują one na poziomie 600-700 zł na jednego pracownika rocznie.



W 2022 roku wydatki na zarządzanie bezpieczeństwem i higieną pracy w spółce PKP CARGO S.A. wyniosły

9,1 mln zł



IDENTYFIKACJA ZAGROZEŃ, OCENA RYZYKA I BADANIE WYPADKÓW

GRI: 403-2

KAPITAŁY:



W Grupie PKP CARGO dokonywane są badania środowiskowe stanowisk oraz ich przeglądy. Wprowadzony jest również system poprawy warunków pracy. Przykładowo w przypadku PKP CARGO S.A. wszystkie procesy, włączając również te dotyczące identyfikacji zagrożeń, oceny ryzyka i badania wypadków, podlegają ocenie ryzyka zawodowego zgodnie z normą PN-ISO 45001:2018-061⁹.

Zagrożenia są identyfikowane na podstawie procedury „Identyfikacja zagrożeń na stanowiskach pracy i ocena związanego z nim ryzyka zawodowego”. Do tego zadania powołuje się zespoły, których członkowie podlegają specjalnemu szkoleniu dotyczącemu oceny ryzyka zawodowego. W skład zespołu wchodzi pracownicy służby BHP, przedstawiciel pracowników oraz pracownik ocenianego stanowiska pracy. Karty ocen ryzyka dla poszczególnych stanowisk aktualizowane są minimum raz na trzy lata.

⁹ Norma dotycząca zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy, zawierająca wymagania i wytyczne w tym zakresie. Zobowiązuje organizacje do ustanowienia, wdrożenia i utrzymywania ciągłego i proaktywnego procesu identyfikacji zagrożeń. Proces ten powinien uwzględniać m.in. organizację pracy, czynniki społeczne (np. obciążenie pracą), rutynowe i nierutynowe działania i sytuacje, w tym zagrożenia wynikające z infrastruktury, substancji i warunków fizycznych w miejscu pracy, czynników ludzkich czy sposobu wykonywania pracy. Pełna treść normy dostępna jest tutaj: bhp.org.pl/wp-content/uploads/2021/02/PN-ISO-45001_2018-06P-1.pdf.

Po każdym przeprowadzonym postępowaniu powypadkowym badającym przyczyny i okoliczności wypadków przy pracy następuje dodatkowa weryfikacja i aktualizacja powyższych kart. W celu jak najpełniejszej eliminacji zagrożeń BHP oraz ograniczenia ryzyk w tym zakresie, w Grupie PKP CARGO przeprowadzane są:

- » bieżące kontrole stanu BHP,
- » cykliczne posiedzenia komisji BHP z przedstawicielami wszystkich związków zawodowych,
- » stałe identyfikowanie i analiza zdarzeń potencjalnie wypadkowych,
- » stały nadzór nad aktualnością miejsc potencjalnego wystąpienia wypadku przy pracy,
- » prowadzenie kwartalnych analiz zaistniałej wypadkowości.

Ponadto w spółce PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. pracownicy biorą udział w programie motywacji i nadzoru „ARBITER”. Podstawą efektywnego zarządzania zagadnieniami bezpieczeństwa i higieny pracy jest również weryfikacja, czy wprowadzony system i procedury działają efektywnie, dlatego dokumenty i regulacje są na bieżąco analizowane i aktualizowane.

ZGŁASZANIE NIEPRAWIDŁOWOŚCI

GRI: 403-2

KAPITAŁY:



Zgodnie z zapisami kodeksu pracy dotyczącymi BHP pracownicy mają obowiązek zgłaszania nieprawidłowości, co stanowi podstawowy obowiązek pracownika wynikający z kodeksu pracy dotyczący przestrzegania zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. W przypadku wystąpienia nieprawidłowości na terenie infrastruktury kolejowej pracownicy mogą je zgłaszać np. poprzez skrzynkę mailową bezpiecniwpracy@pkpcargo.com. Istnieje też możliwość zgłaszania zagrożeń i zdarzeń potencjalnie wypadkowych poprzez formularz zamieszczony na witrynie BHP w intranecie.

W sytuacji zagrożenia lub niebezpieczeństwa pracownicy mają prawo powstrzymać się od pracy. Każda taka sytuacja powinna być zgłoszona przełożonemu.



SZKOLENIA BHP

GRI: 403-5



W ramach szkoleń z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy w Spółce PKP CARGO realizowane są szkolenia wstępne i okresowe. Trzy razy w roku pracownicy bezpośrednio związani z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego otrzymują tzw. pouczenia okresowe. W Grupie PKP CARGO realizowane są szkolenia BHP wynikające z obowiązku pracodawcy oraz szkolenia ponad programowe:

- » szkolenia wstępne (instruktaż ogólny + stanowiskowy),
- » szkolenie okresowe (wynikające z czasookresu związanego z rodzajem wykonywanej pracy),
- » szkolenia dla osób wyznaczonych do udzielania pierwszej pomocy, zwalczania pożarów oraz ewakuacji pracowników (przeprowadzane cyklicznie w taki sposób, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie systemu przeciwpożarowego oraz systemu pierwszej pomocy).

Dodatkowo, z ramienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w Grupie cyklicznie odbywają się pouczenia okresowe realizowane przez przełożonych, poruszające tematykę bezpiecznego wykonywania czynności służbowych związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. W ramach tego procesu pracownicy otrzymują również informację w zakresie zaleconych wniosków profilaktycznych, które pojawiły się w wyniku przeprowadzonych postępowań powypadkowych oraz ustaleń komisji kolejowych badających wypadki i zdarzenia kolejowe. Szkolenia dotyczące bezpieczeństwa odbywają się w czasie pracy pracowników.

PROMOCJA ZDROWIA PRACOWNIKÓW

GRI: 403-6, 403-3



W Grupie PKP CARGO od wielu lat funkcjonuje szereg cyklicznych projektów mających na celu promocję zdrowia pracowników. Należą do nich m.in. projekt Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego (PWP), możliwość wykupienia dodatkowego ubezpieczenia zdrowotnego, program profilaktyczny WYGRAJ, dotyczący raka prostaty i raka szyjki macicy, jak również wieloletnie projekty sportowe angażujące pracowników (m.in. biegaczy i rowerzystów) – w ramach programu Firma Przyjazna Bieganiu. Pracownicy mają także możliwość korzystania z dofinansowania do kart sportowych lub zajęć (Multisport lub Fitprofit – w zależności od spółki), co wiąże się z dostępem do różnego typu obiektów sportowych, np. basen, siłownia itp.

Programy realizowane w Grupie PKP CARGO mają na celu zwiększanie zaangażowania pracowników, poprawę jakości pracy, zapewnienie bezpiecznych i godnych warunków zatrudnienia, a także budowanie *work-life balance*.

Sztafeta 2022

W 2022 roku PKP CARGO S.A. w ramach projektu Firma Przyjazna Bieganiu zrealizowała „Biegowo-Rowerową Sztafetę PKP CARGO dookoła Ziemi”. Mogli w niej wziąć udział wszyscy pracownicy, niezależnie od ich miejsca zamieszkania. Uczestnicy samodzielnie sumowali i raportowali pokonane dystanse z wykorzystaniem aplikacji sportowych. Spółka do projektu po raz pierwszy zaprosiła także rowerzystów, w odpowiedzi na oddolnie zgłaszane rekomendacje pracowników. W ciągu trzech miesięcy uczestnicy Sztafety przebiegli lub pokonali na rowerze łącznie ponad 40 000 km! W ten sposób zrealizowali wspólny cel, jakim było symboliczne okrążenie równika. Sztafeta została doceniona przez pracowników jako skuteczny projekt motywacyjny, inspirujący do dbania o zdrowie i dobrą kondycję fizyczną, a także integrujący różnorodne pod kątem wieku, płci czy poziomów zatrudnienia – zespoły pracownicze.





W ramach projektu w 2022 roku funkcjonowała Telefoniczna Linia Wsparcia Psychologicznego dostępna dla blisko

7000
pracowników

Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe (PWP)

Projekt cykliczny, realizowany w Spółce PKP CARGO od 2017 r. – jego istotą jest wspieranie pracowników w radzeniu sobie ze stresem, pomaganie w utrzymaniu dobrej kondycji psychofizycznej, uczenie skutecznych sposobów regeneracji i skupienia uwagi. Tym samym projekt ten przyczynia się do poprawy warunków pracy i budowania kultury bezpieczeństwa przewozów kolejowych.

W ramach projektu w 2022 roku funkcjonowała Telefoniczna Linia Wsparcia Psychologicznego dostępna dla blisko 7000 pracowników bezpośrednich związanych z ruchem pociągów. Linię obsługiwali psychologowie wyspecjalizowani w obszarze wsparcia sektora kolejowego. Infolinia była bezpłatna dla dzwoniących oraz zapewniała poufność rozmowy.

Ponadto pracownicy mieli możliwość skorzystania z wizyt w gabinetach psychologicznych – w ramach projektu nawiązana została współpraca z 14 takimi gabinetami w całej Polsce. Prowadzone były również działania profilaktyczne z zakresu profilaktyki stresu i stresu pourazowego oraz dodatkowe regularne projekty komunikacyjno-profilaktyczne, w tym tworzenie comiesięcznego „Newslettera PWP”, kierowanego do kilku tysięcy maszynistów PKP CARGO S.A. Newsletter dystrybuowany był poprzez tablety wykorzystywane przez maszynistów w codziennej pracy, co zapewniało właściwe dotarcie do grupy docelowej. Newsletter współtworzony jest przez psychologów odpowiedzialnych za prowadzenie Telefonicznej Linii Wsparcia Psychologicznego. Zapewnia on regularne dotarcie z komunikatami pomagającymi wspierać uważność, pracę nad koncentracją i skupieniem w trakcie wykonywania obowiązków przez maszynistów.

Kampania „Kierunek: Bezpieczni w Pracy”

Projekt cykliczny, realizowany w Grupie od 2019 roku. Jego celem jest zwiększenie bezpieczeństwa pracy poprzez budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy, zmianę świadomości (traktowanie bezpieczeństwa jako priorytet) i kształtowanie postaw sprzyjających bezpiecznemu wykonywaniu obowiązków.

Kampania „Kierunek: Bezpieczni w Pracy” w 2022 roku była kierowana do wszystkich pracowników PKP CARGO S.A., a jej główne hasło brzmiało: „Dbam o moje bezpieczeństwo w pracy, bo kocham powroty do domu”. Kluczowe było dotarcie do ok. 7000 pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z ruchem pociągów (m.in. maszyniści, ustawiacze, rewidenci). W kampanii wykorzystano m.in. plakaty, stronę intranetową, ulotki, film promocyjny, specjalny adres e-mail, cykliczne artykuły w mediach wewnętrznych i zewnętrznych. W latach 2021-2022 do kampanii włączono także profilaktykę w obszarze zdrowia psychicznego, stresu i stresu pourazowego, które mogą wpływać na bezpieczeństwo procesów przewozowych.

Efektom działań było założone dotarcie z informacją o bezpieczeństwie w pracy do pracowników zatrudnionych na stanowiskach kluczowych dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zaangażowanie partnerów społecznych w promowanie bezpiecznego miejsca pracy przynoszące wymierne efekty, np. obowiązujący od 2021 roku protokół dodatkowy nr 12 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, dotyczący m.in. kwestii bezpieczeństwa pracy maszynistów oraz zapewnienia profesjonalnej opieki psychologicznej po wypadku kolejowym. Ponadto w latach 2020-2022 w związku z pandemią włączono w ramach kampanii nowy kanał dystrybucyjny dla Newslettera Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego – tablety używane przez maszynistów w codziennej pracy.

Oczekiwaną korzyścią jest wzrost świadomości na temat roli i znaczenia bezpieczeństwa pracy wśród pracowników, jak również zmiana postaw dot. przestrzegania przepisów BHP – budowanie wewnętrznego przeświadczenia pracowników, że bezpieczeństwo zależy także od nich samych oraz upowszechnianie tematyki bezpieczeństwa wśród przedstawicieli sektora kolejowego w Polsce.



7 inicjatyw PKP CARGO wśród najlepszych praktyk w Polsce

W tegorocznym, ogólnopolskim raporcie „Odpowiedzialny biznes w Polsce. Dobre praktyki” wyróżniono aż **7 dobrych praktyk PKP CARGO S.A.** Raport stanowi największy przegląd inicjatyw społecznych i zrównoważonego rozwoju, który regularnie publikowany jest na polskim rynku. Wyróżnionymi praktykami były:

- » Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe,
- » Kampanię „Kierunek: Bezpieczni w Pracy”,
- » program „Firma Przyjazna Bieganiu”,
- » program „PKP CARGO mecenasem zabytków techniki kolejowej”
- » komunikację społecznie odpowiedzialną jako zintegrowany proces
- » Newsletter Zrównoważonego Rozwoju dla spółek zależnych Grupy PKP CARGO.

To już także kolejny rok z rzędu, kiedy PKP CARGO S.A. zgłasza zupełnie nową praktykę. **Nowością za 2022 stanowi kampania profilaktyki zdrowotnej „WYGRAJ”** promująca regularne badania pozwalające zapobiegać najczęstszym nowotworom.

KOMUNIKACJA CSR
ODPOWIEDZIALNY BIZNES

PKPCARGO

Nr 12 Listopad / 2022 csr@pkpcargo.com

WYGRAJ!

Listopad – miesiąc profilaktyki raka prostaty

Pamiętaj o profilaktyce



Odważ się!

Regularne badania pozwalają skutecznie zapobiegać nowotworowi prostaty. I nie są skomplikowane!

Co możesz zrobić?

- Warto regularnie wykonywać badania krwi na oznaczenie poziomu markera PSA. U zdrowych mężczyzn w krwi jest go niewiele, rozwijający się nowotwór sprawia, że PSA jest uwalnianie do krwi w większych ilościach. O oznaczenie PSA można poprosić w każdym laboratorium.
- Każdy mężczyzna po 40. roku życia powinien raz w roku udać się do urologa w celu przeprowadzenia prostego badania profilaktycznego. Jeśli lekarz zauważy taką potrzebę, będzie mógł zlecić np. USG prostaty.
- Korzystaj z bezpłatnych programów – np. PROFILAKTYKA 40 PLUS: [LINK](#)

Co zmienić w codzienności?

Zapobieganie to też dbanie o zdrowie każdego dnia.

- Zachowaj regularny tryb życia, pozwól utrzymać

Listopad to miesiąc, w którym od lat szczególną uwagę przykładamy do zdrowia mężczyzn i profilaktyki typowo męskich nowotworów – w tym raka prostaty.

W zapobieganiu i walce z tym nowotworem wciąż zbyt mało przegrywamy w Polsce z powodu obaw przed

Kampania „WYGRAJ”

Profilaktyka zdrowotna w Grupie PKP CARGO. Kampania realizowana od 2022 roku ma na celu podniesienie świadomości pracowników Grupy PKP CARGO w zakresie badań profilaktycznych dotyczących jednych z najczęściej występujących chorób natury onkologicznej (raka piersi i raka prostaty). Kampanię zaadresowano do wszystkich pracowników Grupy PKP CARGO. Opierała się na programach promowanych m.in. przez Narodowy Fundusz Zdrowia, tj. rządowej kampanii „Planuję Długie Życie” oraz „Narodowej Strategii Onkologicznej”, dedykowanych zarówno dla kobiet (profilaktyka w zakresie raka piersi), jak i dla mężczyzn (profilaktyka w zakresie raka prostaty). Kampania uwzględniała m.in. średnią wiek pracowników sektora kolejowego w Polsce oraz choroby statystycznie najczęściej zagrażające pracownikom w zdefiniowanej średniej wieku. W 2022 roku w ramach kampanii przeprowadzone zostały 3 spójne akcje informacyjne (we wrześniu, październiku, listopadzie), każdorazowo do kilku tysięcy pracowników skierowane zostały mailingi, opublikowano dedykowane artykuły w intranecie na stronie głównej, a od września 2022 – na stronie poświęconej kampanii. Ponadto wysłany został tematyczny Newsletter CSR do wszystkich spółek Grupy PKP CARGO oraz tematyczny Newsletter PWP do maszynistów. Powstał również list poparcia projektu WYGRAJ: wspólny list Zarządu i Związków Zawodowych – Sygnatariuszy ZUZP, wyrażający poparcie dla kampanii i promujący badania profilaktyczne wśród pracowników.

Firma Przyjazna Bieganiu

Projekt wspierający sportowe zainteresowania pracowników, promujący zdrowy i aktywny styl życia oraz integrujący zespoły zatrudnione w różnych lokalizacjach kraju, na zróżnicowanych stanowiskach. Program Firma Przyjazna Bieganiu to kluczowa inicjatywa Grupy PKP CARGO w obszarze work-life balance, rozwijana systematycznie od roku 2013. „Firma Przyjazna Bieganiu” promuje równowagę pomiędzy życiem prywatnym i zawodowym oraz wspiera pracowników w podejmowaniu działań prospołecznych i pomocowych. W 2022 roku w dedykowane akcje w ramach projektu zaangażowało się blisko 250 pracowników.

W 2022 roku Firma Przyjazna Bieganiu rozwijana była w oparciu o trzy filary:

- » Sportowy / integracyjny, polegający na propagowaniu zdrowego stylu życia poprzez udział pracowników w różnorodnych inicjatywach biegowych.
- » Charytatywny – pracownicy PKP CARGO biegając pomagają osobom potrzebującym. Spółka cyklicznie wspierała m.in. ogólnopolski bieg charytatywny Poland Business Run czy też pomagała osobom z niepełnosprawnościami narządów ruchu.
- » Symboliczno-historyczny, czyli upamiętnienie poprzez sport ważnych wydarzeń z historii Polski.

Działania komunikacyjne realizowane wokół projektu kierowane były do wszystkich spółek w Grupie PKP CARGO. W ten sposób firma promowała aktywność i zdrowy styl życia wśród kilkunastu tysięcy osób.

WYPADKI I URAZY ZWIĄZANE Z PRACĄ

GRI: 403-9

W 2022 roku w PKP CARGO S.A. nie odnotowano żadnych ofiar śmiertelnych w wyniku urazów związanych z pracą. Jednocześnie w Spółce odnotowano 62 urazy związane z pracą, które głównie dotyczyły kończyn, w tym skręcenia stawu skokowego. W 2022 w wyniku wypadków w Spółce straconych zostało 3737 dni roboczych.

Największe ryzyko wystąpienia urazu o dużej konsekwencji wiąże się jednak z pracami manewrowymi oraz przy urządzeniach energetycznych i elektrycznych. W 2022 roku zdarzenia takie nie miały miejsca.

ZŁY STAN ZDROWIA ZWIĄZANY Z PRACĄ

GRI: 403-10

Dla każdego stanowiska, które wiąże się z czynnikami szkodliwymi (takimi jak zwiększony hałas, poziom drgań, podwyższone zapylenie lub inne czynniki szkodliwe), w Spółce przeprowadza się badania środowiskowe. Sprawdzają one, czy poziom maksymalnego dopuszczalnego stężenia środków chemicznych lub natężenia hałasu nie jest przekroczony. W przypadku identyfikacji przekroczenia maksymalnego poziomu szkodliwego czynnika, wdrażane są rozwiązania mające na celu minimalizację jego oddziaływania np. wprowadza się osłony, doposaża pracownika w słuchawki lub zatyczki do uszu itp. Równoległe dla pracowników stanowisk narażonych na działanie szkodliwych czynników, Spółka zapewnia badania okresowe w odrębnym, przyspieszonym trybie i ze zwiększoną częstotliwością. Regularnymi działaniami w Spółce nakierowanymi na dbanie o bezpieczeństwo pracy, niezależnie od czynników szkodliwych, jest wyposażanie pracowników, głównie stanowisk robotniczych, we właściwą odzież ochronną, środki ochrony indywidualnej, doposażenie we właściwe narzędzia, a także zapewnianie szkoleń i pouczeń.

Główne zagrożenia mogące mieć wpływ na pogorszenie stanu zdrowia pracowników Grupy PKP CARGO:

- » czynniki fizyczne (hałas, wibracje ogólne oraz działające na kończyny górne, promieniowanie optyczne przy procesie spawania, pyły przemysłowe dla osób zatrudnionych na stanowiskach na otwartej przestrzeni w pobliżu procesu załadunku lub rozładunku, przy pracach utrzymaniowych oraz remontowych),
- » czynniki chemiczne (prace związane z używaniem preparatów chemicznych, np. służących do oprysków),

- » czynniki psychofizyczne (obciążenie fizyczne statyczne i dynamiczne),
- » czynniki społeczne w tym nierówne traktowanie, mobbing, dyskryminacja.

Powyższe zagrożenia zostały określone na podstawie prac:

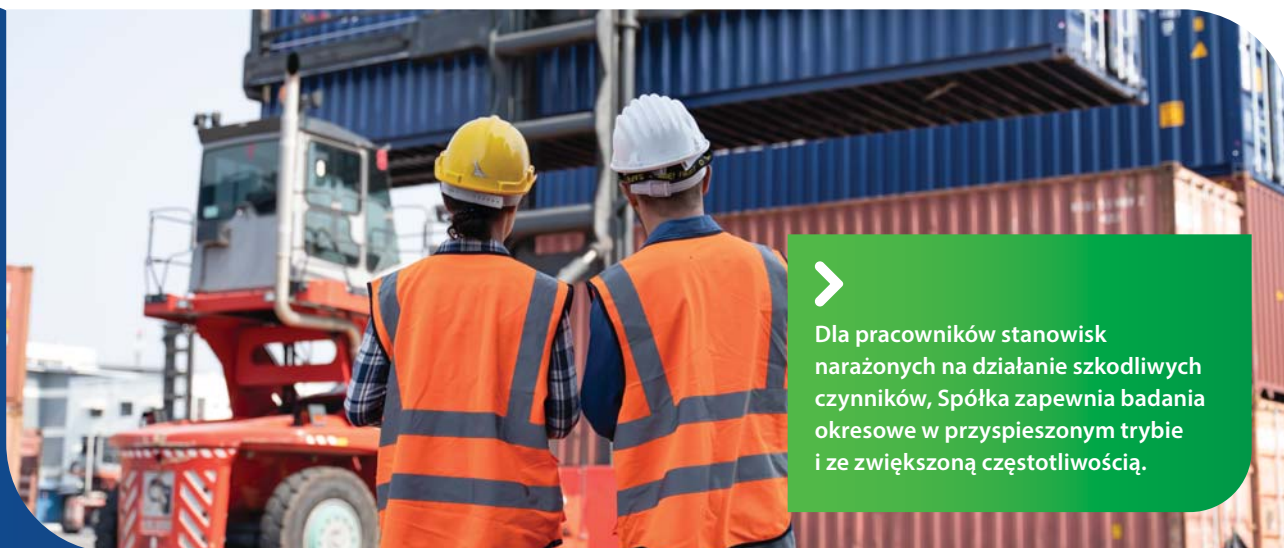
- » zespołu identyfikującego zagrożenia oraz oceniającego ryzyko zawodowe w Grupie PKP CARGO,
- » komisji ds. rozwiązywania konfliktów,
- » konsultacji społecznych podczas kontroli stanu BHP,
- » konsultacji społecznych podczas posiedzeń komisji BHP.

Żadne z wyżej wymienionych zagrożeń nie spowodowało zachorowania w okresie sprawozdawczym. W celu minimalizacji ryzyka wystąpienia niekorzystnych zjawisk wymienionych powyżej Grupa PKP CARGO podjęła następujące działania:

- » uchwalenie Procedury antymobbingowej,
- » uchwalenie Regulaminu etyki,
- » zastosowanie odpowiednich środków technologicznych, organizacyjnych, środków ochrony zbiorowej oraz środków ochrony indywidualnej,
- » zmiana stosowanych preparatów służących do oprysków (chwastobójczych).

W 2022 roku nie wystąpiły w Spółce PKP CARGO ofiary śmiertelne spowodowane złym stanem zdrowia związanym z pracą, jak również nie odnotowano przypadków schorzeń związanych z pracą. W latach ubiegłych najczęściej występującą chorobą zawodową był uszczerbek dotyczący utraty słuchu.

Wszystkie powyższe dane zostały skompletowane na podstawie rejestru zaistniałych chorób zawodowych oraz kart ocen ryzyka zawodowego.



Dla pracowników stanowisk narażonych na działanie szkodliwych czynników, Spółka zapewnia badania okresowe w przyspieszonym trybie i ze zwiększoną częstotliwością.



Rozwój i szkolenia

GRI: 3-3(404)

KAPITAŁY:



Pragmatycznym celem działań rozwojowych realizowanych w Grupie PKP CARGO, jest zapewnienie odpowiedniej liczby pracowników posiadających wymagane kompetencje oraz zwiększenie ich satysfakcji z pracy. W konsekwencji zagwarantowanie bezpiecznego prowadzenia działalności operacyjnej i stabilnego rozwoju, w tym transformacji ku nowemu modelowi biznesowemu i nowym usługom.

Dzięki regularnym szkoleniom pracownicy zyskują i rozwijają kompetencje, co pozwala im na rozwój osobisty, a Grupa PKP CARGO oferuje dzięki temu jeszcze lepsze świadczenie usług logistycznych. Jest to szczególnie ważne obecnie, kiedy realizowana strategia stawia przed zespołem Grupy PKP CARGO nowe wyzwania.

Kluczowe kierunki zmian, koncentrują się na:

wysokiej
aktywności
sprzedaży



rozwoju
pakietu
logistycznego



efektywności
procesu
sprzedażowego
i obsługi klienta



doskonaleniu
procesów
przewozowych
i utrzymaniowych



cyfryzacji
procesów



doskonaleniu
struktury
i zasobów spółki do
zoptymalizowanych
procesów, wyzwań
rynkowych oraz
ekonomicznych



Wyzwania te wymagać będą od zespołu uzupełnienia kompetencji, posiadanych dziś w niewystarczającym stopniu, lub pozyskania zupełnie nowych. Bazowanie przede wszystkim na wzroście organicznym, oznacza konieczność zapewnienia potrzebnych kompetencji przez samą organizację, przy ograniczonym dopływie wiedzy

i doświadczeń z zewnątrz. Dlatego też ich efektywne wykształcenie w drodze programów rozwojowych, będzie miało istotne znaczenie nie tyle dla obszaru zarządzania zasobami ludzkimi, ale dla powodzenia osiągnięcia celów strategii biznesowej i długoterminowego sukcesu całej grupy kapitałowej.

**GRI: 404-2**

Działania rozwojowe prowadzone są w następujących obszarach:

- » **program adaptacyjny**, którego celem jest jak najszybsze wdrożenie pracownika: zarówno zapoznanie z obowiązkami, jak i pomoc w przystosowaniu do środowiska pracy (jest on realizowany w zróżnicowanej formie w odpowiedzi na potrzeby i oczekiwania poszczególnych grup stanowisk, począwszy od pracowników administracyjnych poprzez pracowników zatrudnionych w zakładach na stanowiskach innych niż administracyjne aż po kadre menedżerską)
- » **szkolenia obligatoryjne**, których celem jest podwyższanie kwalifikacji i zapewnienie posiadania uprawnień niezbędnych z punktu widzenia działalności operacyjnej PKP CARGO S.A. (regularne uzupełnianie i aktualizacja wiedzy oraz nabywanie nowych umiejętności w sektorze kolejowym jest szczególnie istotne w przypadku stanowisk związanych z bezpieczeństwem transportu kolejowego, ale również niezbędne na wielu operacyjnych stanowiskach pracy – przykładowo są to m.in. kursy spawaczy, kursy na operatorów wózków, suwnic, żurawi, wciągników i wciągarek, kursy cięcia gazowego czy kursy na prowadzącego pojazdy kolejowe, manewrowych i ustawiaczy; często szkolenia te wiążą się z egzaminami i zdobyciem określonych uprawnień)
- » **szkolenia rozwijające kompetencje miękkie oraz szkolenia komputerowe**, które są niezbędne z punktu widzenia transformacji Grupy PKP CARGO, w tym przykładowo wzrostu efektywności procesu sprzedażowego, obsługi klienta, czy efektywności cyfryzacji procesów (rozwiązanie umiejętności związanych np. z komunikacją w zespole, komunikacją z klientem, umiejętności negocjacyjnych i sprzedażowych, czy umiejętności posługiwania się określonym oprogramowaniem)
- » **dofinansowanie studiów dla pracowników**: nauka na studiach I i II stopnia oraz studiach podyplomowych, które pozwalają na rozwój najbardziej ambitnym pracownikom, otwierają przed nimi długoterminową ścieżką kariery na wyższych stanowiskach w grupie kapitałowej.

Ponadto Grupa PKP CARGO bierze udział w konferencjach tematycznych i branżowych. W 2022 roku odbyła się konferencja „Systemy kolejowe” i konferencja naukowo-techniczna „Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym”. Są to okazje do dzielenia się wiedzą z rynkiem, rozwijania branży, wdrażania nowych praktyk rynkowych.

TABELA: ŚREDNIA LICZBA GODZIN SZKOLENIOWYCH W ROKU PRZYPADAJĄCA NA PRACOWNIKA W PODZIALE NA KATEGORIĘ PRACOWNIKÓW

GRI: 404-1

	GRUPA PKP CARGO	PKP CARGO S.A.
Całkowita liczba godzin szkoleniowych w 2022	Razem	Razem
wyższa kadra zarządzająca	1326	373
średnia kadra zarządzająca	6903	612
pozostali pracownicy	171640	79499
ŁĄCZNIE	179868	80483
Liczba pracowników w 2022		
wyższa kadra zarządzająca	175	65
średnia kadra zarządzająca	669	416
pozostali pracownicy	19242	13786
ŁĄCZNIE	20086	14267
Średnia liczba godzin szkoleniowych w 2022		
wyższa kadra zarządzająca	7,57	5,73
średnia kadra zarządzająca	10,32	1,47
pozostali pracownicy	8,92	5,77
ŁĄCZNIE	8,95	5,64





RÓŻNORODNOŚĆ ZESPOŁU, PRZECIWDZIAŁANIE DYSKRYMINACJI I POSZANOWANIE PRAW CZŁOWIEKA

GRI: 3-3 (405), 3-3 (406)

KAPITAŁY:



Grupa PKP CARGO kieruje się w swoich działaniach zasadami równego traktowania wszystkich pracowników oraz dąży do zapewnienia poszanowania godności każdej osoby. W Grupie PKP CARGO podejmowane są działania mające na celu zapobieganie przejawom dyskryminacji poprzez kształtowanie środowiska pracy opartego na szacunku, otwartości, rzetelności i sprawiedliwości, tworzenie i umacnianie pozytywnych relacji pomiędzy pracownikami. Różnorodność postrzegana jest w Grupie jako szansa na rozwój, który możliwy jest dzięki odmienności perspektyw, doświadczeń i posiadanej wiedzy.

W PKP CARGO S.A. na chwilę obecną nie istnieje odrębna polityka przeciwdziałania dyskryminacji, jednak kwestie niedopuszczania do dyskryminacji i mobbingu regulują zapisy obowiązującego Kodeksu etyki. Zgodnie z jego postanowieniami jakiegokolwiek formy w relacjach z pracownikami, klientami oraz dostawcami nie mogą być akceptowane.

Z kolei podejście zarządcze spółki PKP CARGO S.A. do kwestii różnorodności opisane jest w Polityce Personalnej i Polityce CSR. Docelowo planowane jest wprowadzenie jednolitych zasad w tym obszarze we wszystkich spółkach należących do Grupy PKP CARGO.

Choć historycznie sektor transportu kolejowego zdominowany jest przez mężczyzn, istotnym z punktu widzenia spółek z Grupy PKP CARGO jest dążenie do równowagi płci na stanowiskach kierowniczych i w zarządzie oraz do wyrównywania różnic płacowych między mężczyznami i kobietami. Niemniej ze względu na specyfikę branży może być to proces długotrwały, który wymagać będzie nie tylko decyzji biznesowych, ale zacząć będzie się jeszcze na etapie kształcenia na kierunkach technicznych związanych z logistyką i transportem kolejowym.

TABELA: RÓŻNORODNOŚĆ ORGANÓW ZARZĄDZAJĄCYCH I PRACOWNIKÓW

GRI: 405-1; S-P1

Odsetek pracowników należących do organów zarządczych organizacji	GRUPA PKP CARGO			PKP CARGO S.A.			Spółki zależne Razem		
	K	M	Razem	K	M	Razem	K	M	Razem
Zarząd									
poniżej 30 lat	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
od 30 do 50 lat	4%	50%	54%	0%	20%	20%	5%	58%	63%
powyżej 50 lat	0%	46%	46%	0%	80%	80%	0%	37%	37%
RAZEM	4%	96%	100%	0%	100%	100%	5%	95%	100%
Rada Nadzorcza									
poniżej 30 lat	2%	2%	4%	9%	0%	9%	0%	3%	3%
od 30 do 50 lat	7%	40%	47%	0%	55%	55%	9%	34%	44%
powyżej 50 lat	14%	35%	49%	0%	36%	36%	19%	34%	53%
RAZEM	23%	77%	100%	9%	91%	100%	28%	72%	100%
Zarząd i Rada Nadzorcza Razem	16%	84%	100%	6%	94%	100%	20%	80%	100%

Myślenie w kategoriach dawania równości płci i równych szans w Grupie PKP CARGO oznacza nie tylko dążenie do równoważenia udziału obu płci na poszczególnych kategoriach stanowisk, ale troskę o specyficzną grupę pracowników, jaką są młodzi rodzice. Decyzja o posiadaniu dziecka oznacza dla większości osób konieczność przedefiniowania życiowych priorytetów i nauczenia się łączenia nowej roli z dotychczasowymi. Jako pracodawca Grupa PKP CARGO stara się ułatwić pracownikom, którzy

są rodzicami, powrót do pracy i połączenie obu ról. Wspieranie rodziców oznacza m.in. możliwość korzystania z elastycznych godzin pracy czy dopłat do żłobków. Grupa PKP CARGO oferuje także świadczenia z funduszu socjalnego, takie jak dofinansowanie wypoczynku. Daje też pracownikom możliwość skorzystania przez całą rodzinę z benefitów w postaci ubezpieczeń na życie lub programu zdrowotnego.

TABELA: RÓŻNORODNOŚĆ ORGANÓW ZARZĄDZAJĄCYCH I PRACOWNIKÓW

GRI: 405-1; S-P1

Odsetek pracowników należących do poniższych kategorii	GRUPA PKP CARGO			PKP CARGO S.A.			Spółki zależne Razem		
	K	M	Razem	K	M	Razem	K	M	Razem
wyższa kadra zarządzająca									
poniżej 30 lat	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	1%
od 30 do 50 lat	17%	31%	48%	17%	26%	43%	16%	35%	52%
powyżej 50 lat	17%	34%	51%	17%	40%	57%	18%	29%	47%
RAZEM	34%	66%	100%	34%	66%	100%	34%	66%	100%
średnia kadra zarządzająca									
poniżej 30 lat	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
od 30 do 50 lat	15%	34%	49%	12%	32%	44%	21%	38%	59%
powyżej 50 lat	15%	35%	50%	16%	40%	56%	13%	27%	40%
RAZEM	30%	70%	100%	28%	72%	100%	34%	66%	100%
pozostali pracownicy									
poniżej 30 lat	1%	7%	8%	1%	6%	7%	2%	10%	12%
od 30 do 50 lat	8%	27%	35%	8%	24%	32%	8%	35%	43%
powyżej 50 lat	16%	41%	57%	18%	42%	61%	7%	39%	45%
RAZEM	25%	75%	100%	28%	72%	100%	16%	84%	100%
Odsetek wszystkich pracowników									
poniżej 30 lat	1%	7%	8%	1%	6%	7%	2%	10%	11%
od 30 do 50 lat	9%	27%	36%	9%	24%	33%	9%	35%	44%
powyżej 50 lat	15%	41%	56%	18%	42%	60%	7%	38%	45%
RAZEM	25%	75%	100%	28%	72%	100%	17%	83%	100%

TABELA: ŚREDNIE WYNAGRODZENIE ZASADNICZE KOBIEC DO MĘŻCZYŹN

GRI: 405-2

Stosunek wynagrodzenia zasadniczego kobiet do mężczyzn w całej organizacji	GRUPA PKP CARGO	PKP CARGO S.A.	Spółki zależne Razem
wyższa kadra zarządzająca	0,84	0,99	0,81
średnia kadra zarządzająca	0,89	1,00	0,87
pozostali pracownicy	1,1	1,11	1,1

Stosunek wynagrodzenia całkowitego kobiet do mężczyzn w całej organizacji	GRUPA PKP CARGO	PKP CARGO S.A.	Spółki zależne Razem
wyższa kadra zarządzająca	0,72	0,99	0,68
średnia kadra zarządzająca	0,9	1,00	0,88
pozostali pracownicy	0,94	0,88	0,94

TABELA: URLOPY RODZICIELSKIE

GRI: 401-3

	GRUPA PKP CARGO			PKP CARGO S.A.			Spółki zależne Razem*		
	K	M	Razem	K	M	Razem	K	M	Razem
Liczba pracowników, którzy od 1.01.2022 do 31.12.2022 roku byli uprawnieni do urlopu rodzicielskiego	456	1445	1901	382	1326	1708	74	119	193
Liczba pracowników, którzy od 1.01.2022 do 31.12.2022 roku skorzystali z urlopu rodzicielskiego	181	262	443	122	255	377	59	7	66
Liczba pracowników, którzy od 1.01.2022 do 31.12.2022 roku powrócili do pracy po zakończeniu swojego urlopu rodzicielskiego	143	256	399	119	251	370	24	5	29
Liczba pracowników, którzy w okresie 1.01.2021 do 31.12.2021 roku powrócili do pracy po urlopie rodzicielskim i byli zatrudnieni minimum 12 miesięcy	125	237	362	112	237	349	13	-	13
Liczba pracowników, którzy powrócili do pracy po urlopie rodzicielskim w poprzednim roku raportowania (2021)	137	267	404	120	266	386	17	1	18
Wskaźnik powrotu do pracy	79%	98%	90%	98%	98%	98%	41%	71%	44%
Wskaźnik retencji (utrzymania pracowników)	91%	89%	90%	93%	89%	90%	76%	0%	72%



TABELA: NIEPEŁNOSPRAWNI W GRUPIE PKP CARGO I WYDATKI NA PFRON

GRI: 2-30

Rok 2022	GRUPA PKP CARGO	PKP CARGO S.A.	Spółki zależne Razem
Liczba niepełnosprawnych wśród zatrudnionych	248	144	104
% niepełnosprawnych wśród zatrudnionych	1,2%	1,0%	1,8%
Wydatki na PFRON (w tys. zł)	26 133	21 387	4 746

Rok 2021	GRUPA PKP CARGO	PKP CARGO S.A.	Spółki zależne Razem
Liczba niepełnosprawnych wśród zatrudnionych	215	131	84
% niepełnosprawnych wśród zatrudnionych	1,0%	0,9%	1,4%
Wydatki na PFRON (w tys. zł)	25 788	21 003	4 785

DIALOG ZE STRONĄ SPOŁECZNĄ I JEJ ZAANGAŻOWANIE

GRI: 2-30, S-P4

KAPITAŁY:



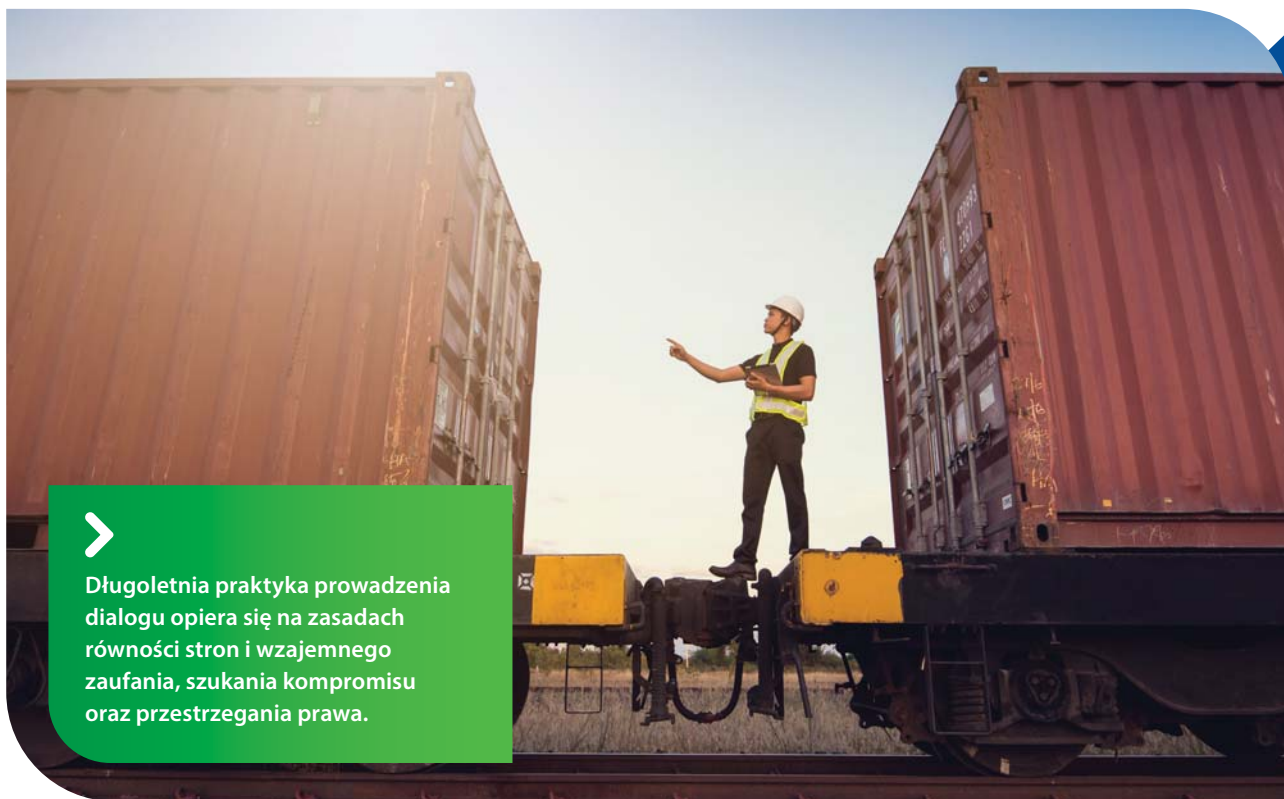
Grupa PKP CARGO szanuje wolności, stanowiące kanon praw człowieka. Jednym z takich praw jest prawo pracowników do zrzeszania się w związkach zawodowych. Choć Grupa PKP CARGO jest dziś nowoczesnym operatorem logistycznym, nie zapomina o tym, że walka m.in. o to właśnie prawo leży u podstaw ruchu społecznego i przemian ustrojowych zapoczątkowanych jeszcze w 1980 roku, a udział w tych historycznych wydarzeniach mieli również pracownicy kolei. Kolei, której spadkobiercą jest po części dziś Grupa PKP CARGO.

Swoboda działania związków zawodowych i w efekcie duża ich reprezentacja, ukształtowały w Grupie PKP CARGO kulturę dialogu i partycypacji. Wymaga to zarówno od zarządzających, jak i od przedstawicieli załogi, umiejętności słuchania siebie nawzajem i rozmowy, która nie zawsze jest łatwa. To swoista biznesowa kompetencja, której dziś bardzo brakuje korporacjom, a która pozostaje konieczna, aby prowadzić skuteczny, partnerski dialog z szerokorozumianymi interesariuszami i otoczeniem.

Zarządy spółek należących do Grupy PKP CARGO na bieżąco współpracują ze związkami zawodowymi w różnych obszarach, m.in. w zakresie wypracowania i wdrożenia



Zakładowych Układów Zbiorowych Pracy. Zawarcie takich układów w poszczególnych spółkach Grupy PKP CARGO pozwoliło na formalne uściślenie i umocnienie charakteru relacji pomiędzy spółkami a organizacjami związkowymi. Ich celem jest zapewnienie adekwatnych warunków pracy i godziwego wynagrodzenia, a także możliwości rozwoju zawodowego i osobistego pracowników, poszanowania ich interesów, przy zachowaniu zasad sprawiedliwego i równego traktowania. Dla spółek i osób nimi zarządzających istnienie tych dokumentów oznacza klarowne ramy, w których mogą podejmować decyzje uwzględniające zarówno interes biznesowy, jak również zapewniające stabilne, bezpieczne miejsca pracy i spokój społeczny wewnątrz organizacji. Jednym z najważniejszych przejawów tej współpracy jest m.in. obecność przedstawiciela pracowników w Zarządzie oraz trzech przedstawicieli pracowników w Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A., tj. wybór swoich reprezentantów do organów zarządczych przez załogę.



Długoletnia praktyka prowadzenia dialogu opiera się na zasadach równości stron i wzajemnego zaufania, szukania kompromisu oraz przestrzegania prawa.

Kultura dialogu wpisuje się m.in. w Politykę CSR PKP CARGO S.A., jak również jest wyznacznikiem zarządzania organizacją w duchu normy PN-ISO 26000. Długoletnia praktyka prowadzenia dialogu opiera się na zasadach równości stron i wzajemnego zaufania, szukania kompromisu oraz przestrzegania prawa. Jednocześnie promuje ideę partnerstwa, którą uznaje za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji oraz za czynnik sprzyjający zrównoważonemu rozwojowi biznesu, zachowaniu miejsc pracy i poprawie w sferze socjalnej. Dialog ten rozwijany jest w sposób konsekwentny i długofalowy, między innymi na bazie przyjętych przez Partnerów Społecznych w roku 2017 Dobrych Zasad Dialogu Społecznego, odwołujących się do ogólnoludzkich wartości: odpowiedzialność, uczciwość, szacunek, otwartość, dyscyplina. Wspólnie wypracowane standardy, dostosowane do potrzeb biznesowych Spółki, służą zwiększaniu świadomości na temat istotnej roli otwartej, partnerskiej postawy w poszukiwaniu rozwiązań optymalnych dla obu stron zaangażowanych w dialog.

W PKP CARGO S.A. od 2005 roku funkcjonuje Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy (ZUZP), a także porozumienie dotyczące wzajemnych zobowiązań i kształtujące stosunki pomiędzy pracodawcą a organizacjami związkowymi reprezentującymi pracowników. Dbając o przejrzyste zasady współpracy, PKP CARGO S.A. na bieżąco aktualizuje

wewnętrzne regulacje określające warunki współpracy partnerów społecznych, czyli działających w niej organizacji związkowych. Z uwagi na fakt, iż Spółka stanowi zbiór pracodawców, dialog z partnerem społecznym prowadzą:

- » **na szczeblu Spółki** – Prezes Zarządu lub upoważniona przez niego osoba i właściwe statutowo organy ponadzakładowych organizacji związkowych działających na szczeblu PKP CARGO S.A. oraz zakładowych organizacji związkowych będących stroną ZUZP;
- » **na szczeblu centrali Spółki** – osoba upoważniona przez Prezesa Zarządu i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych;
- » **na szczeblu zakładu Spółki** – dyrektor zakładu Spółki i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych. Podstawową formą dialogu są cykliczne spotkania (odbywające się, co do zasady, raz w miesiącu na szczeblu zakładu i raz na kwartał na szczeblu Spółki), na których omawiane są bieżące zagadnienia, istotne dla obu stron.

Podstawowe, najistotniejsze sprawy omawiane są w trakcie regularnych, dodatkowych spotkań Zarządu PKP CARGO S.A. z przedstawicielami organizacji związkowych będącymi Stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy.

Kapitał społeczny w postaci kultury dialogu

KAPITAŁY:



Kultura dialogu społecznego sprawia, że kwestie sporne udaje się diagnozować i rozwiązywać z reguły we wczesnym stadium. Sama organizacja jest zaś o wiele bardziej odporna na niespodziewane i ostre konflikty społeczne. W efekcie jest też bardziej przewidywalna niż organizacja, w której związki zawodowe nie istnieją – problemy mogą narastać, a ich eskalacja może nastąpić w najmniej spodziewanym dla klientów i akcjonariuszy momencie.

Istniejąca od lat otwartość stron na konstruktywny dialog pozwala na utrzymanie dobrych relacji pomiędzy zarządem PKP CARGO S.A. a Stroną Społeczną oraz zapewnia możliwość wspólnego wypracowania najtrudniejszych nawet kwestii. Przykładem może być zawarcie 24 stycznia 2023 r. porozumienia w ramach procedury rozwiązywania sporu zbiorowego, wszczętego pismem z 1 marca 2022 r. pomiędzy Stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. Pozwoliło ono na:

- » polepszenie warunków pracy,
- » wzrost wynagrodzeń pracowników i utrzymanie konkurencyjnych stawek wynagrodzeń,
- » zapewnienie większej satysfakcji z pracy, przy jednoczesnym zapewnieniu ciągłości procesów biznesowych i obniżeniu ryzyka operacyjnego.



Następstwa działalności Grupy PKP CARGO

+ Korzyści

- » tworzenie około 20 tysięcy miejsc pracy bezpośrednio w spółkach Grupy PKP CARGO oraz kolejnych w podmiotach kooperujących z Grupą
- » rozwój kompetencji osobistych pracowników
- » transfery środków pieniężnych do gospodarki w postaci wynagrodzeń, ale też pośrednio w postaci gamy benefitów pozapłacowych
- » wsparcie emerytowanych pracowników

- Koszty

- » potencjalne zagrożenia dla życia i zdrowia pracowników (BHP) (ryzyko rezydualne, którego wyeliminowanie nie jest możliwe)



5

**Stabilny, godny zaufania
i transparentny
uczestnik rynku**

Perspektywa strategiczna

GRI: 3-3

Zapewnienie, a następnie przestrzeganie, klarownych zasad, procedur oraz polityk, które regulują poszczególne aspekty działalności Grupy PKP CARGO, jest warunkiem koniecznym nie tylko skutecznego i efektywnego, ale też odpowiedzialnego zarządzania. Z kolei przejrzystość procesu podejmowania decyzji, czy też zagwarantowanie mechanizmów pozwalających na eliminację ryzyka konfliktu interesów, czy szerzej podejmowania decyzji biznesowych w oparciu o kryteria inne niż merytoryczne, pozwala nie tylko na przyjmowanie rozwiązań optymalnych z punktu

widzenia rozwoju Grupy PKP CARGO, ale też równocześnie buduje zaufanie i wiarygodność w oczach otoczenia, w tym rynków finansowych. To z kolei przekłada się choćby na większe możliwości w zakresie dostępu do finansowania, czy też unikanie niepokojów społecznych. Już dziś umiejętność prowadzenia konstruktywnego dialogu ze stroną związkową, stanowi trudny do przecenienia kapitał społeczny. Warto wspomnieć, że doświadczenie w zakresie budowania relacji z interesariuszami, jest jednym z kryteriów stosowanych w procesie wyboru kandydatów na członków Zarządu PKP CARGO S.A.



Umiejętność prowadzenia konstruktywnego dialogu ze stroną związkową, stanowi trudny do przecenienia kapitał społeczny.

Zagrożenia i wyzwania

Grupa PKP CARGO w ostatnich latach przyjęła szereg polityk i rozwiązań proceduralnych, które składają się na tzw. ład zarządczy. Kolejne zasady i rozwiązania będą dopiero wdrażane. Opisywane poniżej polityki, co do zasady dotyczą spółki dominującej PKP CARGO S.A. Wyzwaniem, przed którym stoi Grupa PKP CARGO, jest ich standaryzacja i ujednolicenie w ramach całej grupy kapitałowej. Jest to warunkiem koniecznym, umożliwiającym efektywne i kompleksowe zarządzanie poszczególnymi aspektami wpływu społecznego i środowiskowego całej organizacji.

Jeszcze większym wyzwaniem jest zbudowanie ich świadomości, a przede wszystkim zaufania, wśród pracowników.

Ewentualne nieefektywne wdrożenie ujednoliconych polityk i rozwiązań proceduralnych, przełożyłoby się na niższą skuteczność funkcjonowania ładu zarządczego w Grupie. To z kolei uczyniłoby inwestorów i kredytodawców bardziej ostrożnymi, a finansowanie stałoby się mniej dostępne i potencjalnie droższe.



Zarządzanie obszarem i podjęte działania

STANDARDY ETYKI

GRI: 2-26

KAPITAŁY:



Kwestie związane z etyką, w tym m.in. opisem nieakceptowalnych zachowań, regulują *Kodeks etyki* oraz *Polityka antykorupcyjna i prezentowa*. Na koniec 2022 roku obowiązywały one w PKP CARGO S.A. i prowadzone były prace, mające na celu wprowadzenie jednolitych standardów w pozostałych spółkach należących do Grupy PKP CARGO, w tym wypracowania zasad współpracy pomiędzy Wydziałem Compliance PKP CARGO S.A. a koordynatorami ds. compliance w Spółkach zależnych w zakresie zarządzania etyką.

Regulacje te ustanawiają kanały komunikacji, również anonimowe, pozwalające na bezpieczne dokonanie zgłoszenia wszelkich naruszeń i nadużyć zarówno pracownikom, jak i osobom spoza Spółki (np. klientom, dostawcom, partnerom biznesowym). Wszelkie zgłoszenia naruszeń, bez względu na to, jakim kanałem zostały zasygnalizowane, są rozpatrywane i procedowane przez Wydział Compliance.

W celu zapobiegania potencjalnym naruszeniom Wydział Compliance prowadzi wewnętrzne kampanie komunikacyjne oraz szkolenia, promując zasady zapisane w Kodeksie etyk i Polityce antykorupcyjnej. Zajmuje się on również edukacją pracowników w tym zakresie.

Kodeks Etyki

GRI: 2-26

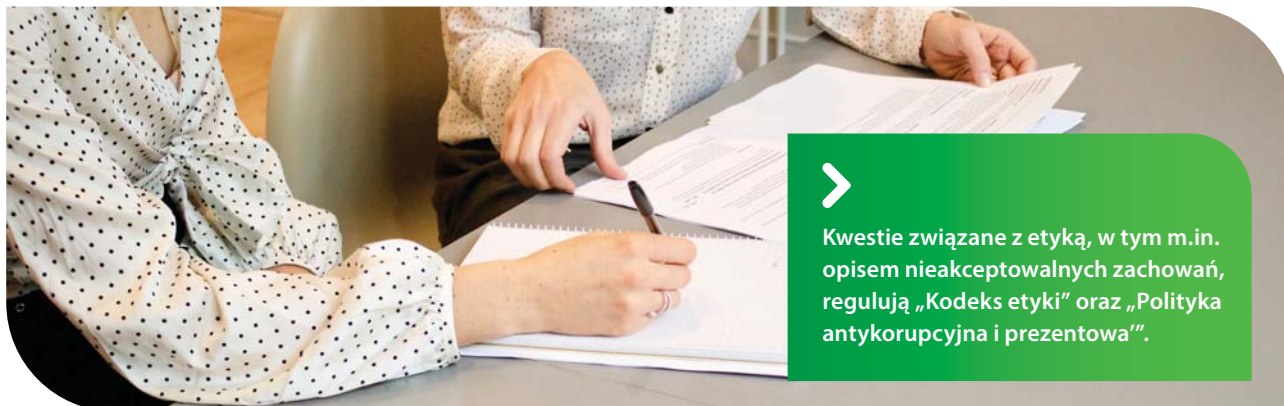
KAPITAŁY:



Kodeks etyki, obowiązujący w PKP CARGO S.A. powstał przy aktywnym zaangażowaniu pracowników i klientów Spółki. Zawiera zestawienie wartości oraz zasad zachowania, którymi kieruje się Spółka w relacjach z pracownikami, klientami, dostawcami, konkurencją oraz otoczeniem społecznym. Zarządzanie etyką wspiera na co dzień Rzecznik Etyki oraz Compliance Officer.

Rzecznik Etyki podejmuje m.in. działania związane z przyjmowaniem, rejestrowaniem, oceną i wyjaśnianiem potencjalnych naruszeń standardów etyki. Prowadzi też działania komunikacyjne, mające na celu uświadamianie i promowanie rozwiązań związanych z zarządzaniem etyką. Pracę Rzecznika Etyki nadzoruje Compliance Officer. Zadaniem tego drugiego jest nadzorowanie wewnętrznych postępowań sprawdzających, jak również raportowanie do Komitetu Audytu Rady Nadzorczej i Zarządu Spółki wyników związanych z zarządzaniem etyką (zgłoszenia, podjęte działania naprawcze, itp.).

Obecnie spółki zależne posiadają własne regulacje w obszarze etyki i zapobiegania korupcji, jednak planowane jest ujednoczenie regulacji z tego obszaru dla całej Grupy PKP CARGO.



Kwestie związane z etyką, w tym m.in. opisem nieakceptowalnych zachowań, regulują „Kodeks etyki” oraz „Polityka antykorupcyjna i prezentowa”.



W 2022 roku w Grupie PKP CARGO nie zidentyfikowano żadnych przypadków korupcji. Nie wszczęto również żadnych postępowań, w których PKP CARGO S.A. lub pracownicy Spółki, oskarżeni byłiby o korupcję.

Polityka antykorupcyjna i prezentowa

GRI: 2-26, 205-3

KAPITAŁY:



PKP CARGO S.A. nie akceptuje jakichkolwiek zachowań noszących znamiona korupcji lub łapownictwa. Poza rygorystycznym przestrzeganiem obowiązujących uregulowań prawnych oraz najlepszych standardów rynkowych, mających na celu przeciwdziałanie korupcji, poczuwa się do odpowiedzialności, jaka spoczywa na liderze rynku.

Kwestie zapobiegania korupcji reguluje „Polityka antykorupcyjna i prezentowa PKP CARGO S.A.”. Zawarte w niej normy postępowania mają charakter uniwersalny. Zapisane w niej reguły obowiązują pracowników Spółki, wszystkie osoby współpracujące na podstawie umów cywilno-prawnych oraz inne osoby wykonujące jakiegokolwiek czynności w imieniu lub na rzecz PKP CARGO S.A.

Sprawia ona, że wszyscy dostawcy i potencjalni dostawcy są traktowani w taki sam sposób i mają równy dostęp do możliwości współpracy, a ich dobór jest jasny i przejrzysty. W efekcie PKP CARGO S.A. ma możliwość dokonywania wyborów optymalnych partnerów biznesowych.

W 2022 roku w Grupie PKP CARGO nie zidentyfikowano żadnych przypadków korupcji. Nie wszczęto również żadnych postępowań, w których PKP CARGO S.A. lub pracownicy Spółki, oskarżeni byłiby o korupcję.

Zgłaszanie potencjalnych naruszeń

GRI: 2-25

PKP CARGO S.A. umożliwia pracownikom i innym interesariuszom (w tym klientom, dostawcom, partnerom biznesowym) bezpieczne przekazywanie informacji na temat wszelkich potencjalnych naruszeń, w tym podejrzeń dotyczących korupcji i łapownictwa. Sygnalista może dokonać zgłoszenia nieprawidłowości imiennie lub i anonimowo, tj. może zwrócić się do Koordynatora ds. etyki oraz przeciwdziałania nadużyciom i korupcji (Rzecznika Etyki) w Wydziale Compliance lub dokonać zgłoszenia za pośrednictwem podmiotu zewnętrznego, który gwarantuje ochronę personaliów zgłaszającego (dialog prowadzony jest z wykorzystaniem kodu PIN). W obu przypadkach postępowanie sprawdzające prowadzi zawsze Wydział Compliance.

Po jego zakończeniu Wydział Compliance może wydać rekomendacje, monitorując następnie ich realizację. Compliance Officer informuje regularnie Prezesa Zarządu o wszelkich prowadzonych postępowaniach sprawdzających, które dotyczą m.in. korupcji, konfliktu interesów, konfliktów personalnych, mobbingu itp. Compliance Officer prowadzi również Rejestr zawiadomień o naruszeniu Polityki antykorupcyjnej w PKP CARGO S.A. oraz Rejestr zawiadomień o naruszeniu Kodeksu etyki PKP CARGO S.A.

W 2022 roku odnotowanych zostało kilka przypadków dotyczących naruszeń zasad etyki, które zostały szczegółowo wyjaśnione w trakcie prowadzonego postępowania sprawdzającego i do których wydano rekomendacje mające na celu przeciwdziałanie takim zachowaniom w przyszłości.



PRZEJRZYSTOŚĆ W ORGANACH ZARZĄDCZYCH

Proces powoływania członków organu zarządzającego

GRI: 2-10

KAPITAŁY:



Zasady powoływania członków organu zarządzającego PKP CARGO S.A. zostały jasno zdefiniowane w Statucie Spółki, Regulaminie powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO, a w przypadku przedstawiciela pracowników, także w Regulaminie przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej Spółki wraz z trybem ich odwoływania. Członkowie Zarządu powoływani są na wspólną trzyletnią kadencję przez Radę Nadzorczą. W procesie powoływania członków Zarządu uczestniczy Komitet ds. Nominacji. Postępowanie kwalifikacyjne, o ile Rada Nadzorcza nie zdecyduje inaczej, przygotowuje, organizuje i przeprowadza profesjonalna firma doradztwa personalnego, wybrana uchwałą Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Poszczególni kandydaci na Członków Zarządu składają stosowne oświadczenia. Kluczową rolę w procesie powoływania Członków Zarządu odgrywa Komitet ds. Nominacji Rady Nadzorczej, który nadzoruje proces kwalifikacyjny. Rada Nadzorcza dokonuje też formalnego wyboru jednego Członka Zarządu spośród kandydatów przedstawionych przez pracowników Spółki PKP CARGO.

Przyszli członkowie Zarządu powinni charakteryzować się m.in. doświadczeniem w zakresie zarządzania zespołami ludzkimi, w tym kilkuletnim doświadczeniem zdobytym na stanowiskach zaliczających się do wyższej kadry kierowniczej, zdolnościami przywódczymi, umiejętnością budowania kultury współpracy, zdolnościami negocjacyjnymi i organizatorskimi, umiejętnościami zarządzania zmianą i zarządzania sytuacjami kryzysowymi, orientacją na osiąganie wyznaczonych celów. Jednocześnie o wyborze kandydata nie może decydować jakkolwiek cecha niemerytoryczna, tj. niemająca związku z kompetencjami merytorycznymi danej osoby, a w szczególności jego lub jej cechy przyrodzone (np. rasa, pochodzenie, płeć czy niepełnosprawność).

Grupa PKP CARGO wystrzega się w prowadzonych postępowaniach rekrutacyjnych, tak na poziomie wyboru Członków Zarządu, jak również poszukując najlepszych pracowników na inne stanowiska, wszelkich kryteriów które mogłyby nosić znamiona dyskryminacji, w tym tzw. dyskryminacji odwróconej (ang. *reversed discrimination*). Zauważalna wyraźna dominacja mężczyzn w organach PKP CARGO S.A. i pozostałych spółek Grupy PKP CARGO nie jest przejawem celowych działań którejkolwiek ze spółek, ale konsekwencją sytuacji w całej branży. Pracuje w niej i kształci się na kierunkach z nią związanych nieproporcjonalnie mało kobiet. W efekcie, z dokładnością do wybranych obszarów (np. finanse, kadry), kobiety są płcią zdecydowanie mniej reprezentowaną. Grupa PKP CARGO wspiera ich rozwój i awanse, chroniąc przed ewentualną dyskryminacją.

W ocenie zarządzających Grupą PKP CARGO, zmiana w wyniku której więcej kobiet będzie chciało związać swoją karierę z branżą kolejową, poszerzy grono kandydatów i pozwoli awansować osoby z większym potencjałem niż dziś, kiedy ze względu na uwarunkowania kulturowe z zawodami na kolei wiąże się głównie mężczyzn, a w konsekwencji decyzje personalne są zawężane do ich grona.



Grupa PKP CARGO wystrzega się w prowadzonych postępowaniach rekrutacyjnych, wszelkich kryteriów które mogłyby nosić znamiona dyskryminacji, w tym tzw. dyskryminacji odwróconej.





Wynagrodzenia członków organów zarządzających

GRI: 2-19, 2-20



W PKP CARGO S.A. od 2020 roku obowiązuje „Polityka wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.”, która definiuje klarowne zasady dotyczące wynagradzania najważniejszych osób w Spółce. Opracowywanie corocznego „Sprawozdania o wynagrodzeniach Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.” pozwala na zachowanie pełnej transparentności w tym obszarze.

Spółki zależne należące do Grupy PKP CARGO nie posiadają jeszcze własnych polityk wynagradzania Członków Zarządu i Rady Nadzorczej.

Członkom Zarządu PKP CARGO S.A. przysługuje stałe miesięczne wynagrodzenie podstawowe oraz wynagrodzenie zmienne, które jest uzależnione od realizacji celów finansowych lub niefinansowych, jak również inne dodatkowe świadczenia pieniężne i niepieniężne (np. samochód służbowy). Wynagrodzenie Członków Rady Nadzorczej składa się wyłącznie z wynagrodzenia stałego ustalanego przez Walne Zgromadzenie.

» Wynagrodzenie podstawowe

Wynagrodzenie podstawowe jest zróżnicowane w zależności od pełnionej funkcji i zakresu kompetencji danego Członka Zarządu. Jego wysokość ustala Rada Nadzorcza, uwzględniając właściwe przepisy prawa. Następuje to po wydaniu rekomendacji przez Komitet ds. Nominacji.

» Wynagrodzenie zmienne

Wynagrodzenie zmienne dla Członków Zarządu jest ustalane w sposób zrównoważony i dostosowany do sytuacji finansowej Spółki oraz przyjętych celów zarządczych. Łączna wysokość nie może przekroczyć 50% wynagrodzenia podstawowego należnego w danym roku obrotowym. Wynagrodzenie zmienne jest częściowo powiązane z wynikami Spółki, co oznacza, że przyjęty system wynagradzania pośrednio przyczynia się do rozwoju biznesu organizacji oraz wpływa na poprawę jej wyników finansowych.

Zasady przyznawania wynagrodzenia zmiennego, wyznaczenia celów zarządczych, określenia ich wagi oraz

kryteriów realizacji i rozliczania określa odrębna uchwała Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Rada Nadzorcza wyznacza cele zarządcze najpóźniej do końca 4. miesiąca każdego kolejnego roku obrotowego, w którym mają być one zrealizowane.

» Płatność za rozwiązanie umowy

PKP CARGO S.A. zawiera z Członkami Zarządu umowy o zarządzanie na czas pełnienia funkcji w Zarządzie z obowiązkiem świadczenia osobistego. Okres kadencji określa Statut Spółki. Umowa o zarządzanie z Członkiem Zarządu ulega rozwiązaniu z datą zakończenia pełnienia tej funkcji. Powyższa umowa może zostać rozwiązana przez Spółkę z zachowaniem wskazanego w niej okresu wypowiedzenia, wynoszącego nie mniej niż jeden miesiąc. Umowa może przewidywać prawo Członka Zarządu do odprawy w przypadku jej rozwiązania lub wygaśnięcia.

» Zakaz konkurencji

Członkowie Zarządu spółek z Grupy PKP CARGO posiadają dostęp do poufnych informacji dotyczących spółek, dlatego zawierane są z nimi umowy o zakazie konkurencji w czasie pełnienia funkcji w Zarządzie oraz po jej ustaniu. Zakaz konkurencji obowiązuje przez okres wskazany w umowie i jest ustalony przez Radę Nadzorczą indywidualnie dla każdego Członka Zarządu. Z tytułu wykonywania zakazu konkurencji Członkowi Zarządu przysługuje odszkodowanie za każdy miesiąc powstrzymywania się od działalności konkurencyjnej. W przypadku zawieszenia go w czynnościach, w okresie zawieszenia Członkowi Zarządu nie przysługują żadne świadczenia pieniężne i niepieniężne, o ile Rada Nadzorcza nie postanowi inaczej.

» Świadczenia emerytalne

Członkowie Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. mogą dobrowolnie uczestniczyć w uruchomionym przez Spółkę programie pracowniczych planów kapitałowych, zgodnie z ogólnymi zasadami dotyczącymi tego programu. „Polityka wynagrodzeń organów zarządzających PKP CARGO S.A.” nie uwzględnia celów i wyników w odniesieniu do zarządzania wpływem Spółki na gospodarkę, środowisko i społeczeństwo. Obecnie niektóre spółki zależne posiadają własne regulacje w obszarze wynagradzania Zarządu i Rady Nadzorczej, jednak planowane jest ujednoczenie regulacji dla całej Grupy PKP CARGO.

» Informacja o zwrocie zmiennych składników wynagrodzenia

W dotychczasowej działalności Spółki PKP CARGO nie istniały przesłanki do występowania przez Spółkę o zwrot zmiennych składników wynagrodzenia przez Członka Zarządu.



ZARZĄDZANIE ŁAŃCUCHEM DOSTAW

GRI: 2-7



Łańcuch dostaw Grupy PKP CARGO obejmuje m.in. dostęp do infrastruktury kolejowej, dostawę taboru, paliw i energii, olejów smarnych, części zamiennych do napraw i przeglądów taboru kolejowego oraz usług z tym związanych. Grupa, oferując kompleksowe usługi logistyczne, nabywa poprzez swoje spółki usługi transportu samochodowego towarów. Zamawiana jest również np. odzież, środki ochrony indywidualnej, czy artykuły chemiczne. Ponadto wśród dostawców znajdują się podmioty dostarczające np. licencje, certyfikaty, dostępy, sprzęt IT, oprogramowanie i usługi informatyczne.

Dążąc do pełnej transparentności procesu zakupowego, Grupa PKP CARGO dokonuje wszelkich zakupów w oparciu o publicznie dostępny Regulamin udzielania zamówień, który określa ogólne zasady udzielania zamówień (jest on dostępny pod adresem: <https://ezakupy.pkpcargo.com/>). Dokument ten obowiązuje zarówno zamawiającego, jak i wykonawcę. Ponadto w Grupie obowiązuje Instrukcja zakupowa kierowana wyłącznie do zamawiającego. Szczegółowo opisane są w niej wszystkie fazy procesu zakupowego, począwszy od planowania i analizy potrzeb, poprzez rozpoznanie rynku, przygotowanie i przeprowadzenie procedury zakupu, aż po wybór wykonawcy i podpisanie umowy oraz ocenę wykonawcy.

Oferując usługi najwyższej jakości Grupa PKP CARGO przywiązuje szczególną uwagę do wyboru swoich kluczowych dostawców. Kryteria oceny pozwalają na dokonanie obiektywnego wyboru, ograniczając ryzyko subiektywnego, czy niemerytorycznego, wyboru. Procedury obowiązujące w Grupie przewidują też możliwość wykluczenia dostawców, którzy naruszyli zasady współzycia społecznego w obrocie gospodarczym – są to m.in. uczciwość, rzetelność i lojalność. Co więcej, po realizacji usługi na rzecz Grupy PKP CARGO, każdy dostawca jest oceniany w Karcie Oceny Dostawcy. Ocenie podlegają parametry każdego zlecenia (w tym terminowość), jakość wykonania, kary umowne/ reklamacja, współpraca (w tym łatwość kontaktu). Ocena taka wpływa na przyszłe relacje z takim dostawcami, otwierając perspektywę długoterminowej współpracy z najlepszymi i najbardziej wiarygodnymi partnerami.

Oczekiwania zawarte w Kodeksie postępowania dla dostawców PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.:

- » przestrzeganie bezpieczeństwa i higieny pracy
- » przestrzeganie praw pracowniczych
- » zapewnienie odpowiednich warunków w miejscu pracy
- » przestrzeganie prawa do rozwoju
- » przestrzeganie przepisów w zakresie ochrony środowiska
- » podejmowanie wysiłków w celu trwałej redukcji wpływu na środowisko
- » zachowanie najwyższych standardów uczciwości we wszystkich obszarach współpracy

Zgodnie z procedurami Zintegrowanego Systemu Zarządzania, w Grupie PKP CARGO ocenie podlegają również przewoźnicy. W zależności od działu (spedycja samochodowa, kolejowa, morska) ocena odbywa się raz na kwartał lub na rok. Dotyczy ona głównie standardów realizacji usługi, skupiając się na podejściu technicznym (tabor, terminowość, dostępność, kontakt/informacja), ale również etycznym. W przypadku stwierdzenia naruszenia i nieprawidłowości w postępowaniu kontrahenta (np. naruszeń ryzyk społecznych, środowiskowych, etycznych) współpraca z kontrahentem zostaje wstrzymana. Nie stwierdzono naruszeń w umowach obowiązujących w 2022 roku lub tych, które obowiązywały do 2022 roku.

OCHRONA PRYWATNOŚCI

GRI:3-3(418), 418-1

Kwestię ochrony prywatności klientów w PKP CARGO S.A. reguluje „Polityka Ochrony Danych Osobowych w PKP CARGO S.A.” oraz „Polityka Prywatności PKP CARGO S.A.”. W 2022 roku w Grupie PKP CARGO nie wystąpiły przypadki rażącego naruszenia prywatności klientów.



OTWARTOŚĆ NA INTERESARIUSZY

GRI: 2-29

KAPITAŁY:



W przeciwieństwie do wielu przedsiębiorstw, które przez ostatnie dekady bagatelizowały rolę strony społecznej w zarządzaniu, Grupa PKP CARGO, prowadziła dialog z działającymi w spółkach związkami zawodowymi. Wzajemne relacje ze stroną społeczną cechuje różnica zdań, a rozmowy bywają trudne, pozwalają jednak na wypracowanie kompromisów i wspólne kształtowanie przyszłości. Umiejętność słuchania interesariuszy, uwzględniania ich oczekiwań, odpowiadania na nie, nawet jeśli odpowiedź nie zawsze jest tą, której druga strona by oczekiwała i w efekcie szukania kompromisów jest kompetencją, której nie sposób przecenić.

Regularny kontakt ze stroną społeczną oraz każdą inną grupą interesariuszy pozwala uzyskiwać informacje dotyczące obaw, oczekiwań czy też informacji zwrotnych o działalności Grupy w wielu aspektach. Niejednokrotnie są to informacje, które pozwalają dostrzec problem, nim stanie się on poważny. Dzięki temu Grupa może podjąć działania naprawcze szybciej i skuteczniej ograniczać negatywny i zwiększać pozytywny wpływ na otoczenie. Tak na lokalne społeczności, jak i środowisko naturalne. Dialog i zaangażowanie interesariuszy nie byłyby możliwe bez wzajemnego szacunku mimo różnic zdań. To również uczciwość w komunikowaniu decyzji, przejrzystość i transparentność działań.

INTERESARIUSZE GRUPY PKP CARGO

Interesariusze

Charakterystyka

» Pracownicy

W Grupie PKP CARGO zatrudnionych jest około 20 tysięcy osób. Pracownicy Grupy to kapitał intelektualny (wiedza i doświadczenie), na których można budować sukces.

» Klienci

Największymi odbiorcami usług świadczonych przez Grupę PKP CARGO są ciepłownie, elektrownie, elektrociepłownie, przedsiębiorstwa i samorządy lokalne.

» Dostawcy / kontrahenci

Działając na rynku przewozowym, Grupa uzależniona jest od największego dostawcy usług dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK). Natomiast głównym dostawcą Grupy w zakresie paliwa trakcyjnego i energii trakcyjnej jest PKP Energetyka S.A.

» Akcjonariusze

Kapitał zakładowy PKP CARGO S.A. dzieli się na 44 786 917 akcji. Głównymi akcjonariuszami są: PKP S.A., Nationale-Nederlanden OFE, Grupa funduszy Allianz, Generali PTE.

» Analitycy giełdowi

Analitycy domów maklerskich lub funduszy inwestycyjnych.

» Instytucje finansowe / Fundusze

Banki i ubezpieczyciele są instytucjami finansowymi współpracującymi z Grupą PKP CARGO w największym zakresie. Oprócz bieżącej obsługi finansowej i ubezpieczeniowej, zapewniają m.in. możliwość finansowania zamierzeń inwestycyjnych Grupy.

C.D. INTERESARIUSZE GRUPY PKP CARGO

» Media	Spółka jest podmiotem zainteresowania publicznego ze względu na swoją strategiczną rolę w obszarze transportu towarów. Ponadto jako spółka notowana na giełdzie, PKP CARGO jest zainteresowane rzetelną komunikacją poprzez wszystkie kanały medialne.
» Organizacje społeczne / Społeczności lokalne	Organizacje społeczne stanowią jeden z motorów rozwoju społeczeństwa obywatelskiego. Grupa PKP CARGO aktywnie wspiera inicjatywy w dziedzinie ochrony środowiska (w tym z zakresu ekologii transportu), nauki i edukacji, kultury i sztuki, bezpieczeństwa oraz wyrównywania różnic społecznych.
» Rada Nadzorcza	Członkowie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.
» Firmy konkurencyjne	Podmioty gospodarcze, prowadzące taką samą lub podobną działalność gospodarczą do PKP CARGO lub jej spółek zależnych. Z racji działania m.in. poza polskim rynkiem, za firmy konkurencyjne uznaje się także podmioty zagraniczne o podobnym profilu działania.
» Partnerzy biznesowi	Podmioty gospodarcze, jednostki i organizacje, z którymi PKP CARGO współpracuje przy realizacji wspólnych inicjatyw lub projektów biznesowych.
» Organizacje branżowe	Organizacje zrzeszające spółki o profilu działalności „towarowy transport kolejowy” i zakresie działania zarówno krajowym, jak i międzynarodowym.
» Samorządy	Organy administracyjne (terytorialne i lokalne), reprezentujące społeczności, powołane do kierowania i zarządzania sprawami publicznymi w interesie mieszkańców.
» Potencjalni pracownicy	Kandydaci na pracowników, stażyści, praktykanci, osoby będące w trakcie rekrutacji do pracy, a także studenci uczelni i szkół o profilu zawodowym, który umożliwia podjęcie pracy w kolejnictwie.
» Organizacje ekologiczne	Organizacje prowadzące działalność, której celem i misją są wspieranie i rozwój ekologii.
» Podwykonawcy	Podmioty gospodarcze współpracujące z Grupą PKP CARGO i wykonujące na jej rzecz zlecone usługi lub dostarczające zamówione produkty.
» Inwestorzy	Inwestorzy indywidualni – osoby posiadające akcje spółki PKP CARGO S.A.
» Inna grupa interesariuszy	Pozostałe podmioty gospodarcze, organizacje lub jednostki i osoby, będące zainteresowane działalnością i wynikami PKP CARGO S.A.

Następstwa działalności Grupy PKP CARGO

+ Korzyści

- » wzrost wiarygodności w oczach interesariuszy i obniżenie ryzyka sytuacji konfliktowych
- » zdolność do szybszej i bardziej skutecznej identyfikacji nieprawidłowości i nadużyć

- Koszty

- » konieczność zaangażowania zasobów w celu zapewnienia skutecznych mechanizmów



Wyniki finansowe Grupy PKP CARGO za 2022 rok

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	2022	2021
Przychody z tytułu umów z klientami	5 390,1	4 266,5
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(762,5)	(550,2)
Usługi dostępu do infrastruktury	(562,5)	(530,0)
Usługi transportowe	(361,3)	(350,7)
Pozostałe usługi	(537,9)	(413,9)
Koszty świadczeń pracowniczych	(1 738,4)	(1 622,0)
Pozostałe koszty	(359,5)	(309,1)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(1,7)	22,6
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	1 066,3	513,2
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(733,0)	(722,0)
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	333,3	(208,8)
Przychody i (koszty) finansowe	(150,6)	(60,3)
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	9,1	4,7
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	191,8	(264,4)
Podatek dochodowy	(43,8)	39,1
ZYSK / (STRATA) NETTO	148,0	(225,3)
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY		
Wycena instrumentów zabezpieczających	(6,7)	13,2
Podatek dochodowy	1,3	(2,5)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	34,4	37,7
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	29,0	48,4
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	18,9	91,0
Podatek dochodowy	(3,6)	(17,3)
Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	-	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	15,3	73,7
Suma pozostałych całkowitych dochodów	44,3	122,1
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	192,3	(103,2)
Zysk / (strata) netto przypadający:		
Zysk / (strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	148,0	(225,3)
Suma całkowitych dochodów przypadających:		
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	192,3	(103,2)
Zysk / (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)		
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917
Zysk / (strata) na akcję podstawowy	3,31	(5,03)
Zysk / (strata) na akcję rozwodniony	3,31	(5,03)

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/12/2022	31/12/2021
AKTYWA		
Tabor kolejowy	4 208,3	4 241,6
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	891,1	893,4
Prawa do użytkowania aktywów	972,2	1 030,7
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	41,8	36,7
Należności handlowe	7,3	4,2
Należności leasingowe	8,7	8,5
Pozostałe aktywa	48,6	40,5
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	176,1	203,1
Aktywa trwałe razem	6 354,1	6 458,7
Zapasy	200,8	164,6
Należności handlowe	769,4	611,7
Należności leasingowe	0,6	0,6
Należności z tytułu podatku dochodowego	1,6	4,5
Pozostałe aktywa	151,9	103,1
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	181,5	254,5
Aktywa obrotowe razem	1 305,8	1 139,0
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,3	15,7
AKTYWA RAZEM	7 660,2	7 613,4
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA		
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	678,0	771,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	(65,9)	(75,8)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	176,9	142,5
Zyski zatrzymane / (Niepokryte straty)	204,6	(37,1)
Kapitał własny razem	3 232,9	3 040,6
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 711,5	2 090,3
Zobowiązania handlowe	7,9	2,3
Zobowiązania inwestycyjne	46,7	111,8
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	483,5	529,1
Pozostałe rezerwy	0,5	7,0
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	94,5	93,3
Pozostałe zobowiązania	-	-
Zobowiązania długoterminowe razem	2 344,6	2 833,8
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	660,7	473,9
Zobowiązania handlowe	803,8	639,0
Zobowiązania inwestycyjne	143,0	221,4

C.D. SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	156,7	127,3
Pozostałe rezerwy	21,4	23,3
Pozostałe zobowiązania	297,1	254,1
Zobowiązania krótkoterminowe razem	2 082,7	1 739,0
Zobowiązania razem	4 427,3	4 572,8
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 660,2	7 613,4

SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	2022	2021
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej		
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	191,8	(264,4)
Korekty		
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	733,0	722,0
(Zyski) / straty ze zbycia i likwidacji niefinansowych aktywów trwałych	(18,8)	(19,2)
(Zyski) / straty z tytułu różnic kursowych	7,8	4,8
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	122,4	50,1
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,3	0,7
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(14,0)	(11,3)
Zmiany w kapitale obrotowym	(17,1)	125,1
Pozostałe korekty	13,0	92,0
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	1 018,4	699,8
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej		
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(856,9)	(808,5)
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	75,9	158,4
Wydatki z tytułu nabycia jednostek wycenianych metodą praw własności	-	-
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	4,4	2,9
Pozostałe wpływy / (wydatki) związane z działalnością inwestycyjną	3,7	1,6
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(772,9)	(645,6)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej		
Wydatki z tytułu leasingu	(140,1)	(128,5)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	141,4	323,9
Spłata kredytów / pożyczek	(309,0)	(348,6)
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów/pożyczek	(104,6)	(42,4)
Dotacje otrzymane	96,1	93,3
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(3,3)	(4,1)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(319,5)	(106,4)
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(74,0)	(52,2)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	254,5	306,0
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	1,0	0,7
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	181,5	254,5
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>47,3</i>	<i>60,6</i>



6

O raporcie

GRI: 2-3, 2-5

Niniejszy raport został opracowany w oparciu o zasady sprawozdawczości zintegrowanej opisane w *International <IR> Framework* (styczeń 2021) opracowane przez The International Integrated Reporting Council (IIRC) oraz z wykorzystaniem wskaźników („with reference”) GRI Standards 2021. Obejmuje rok 2022, tj. okres od 1 stycznia 2022 roku do 31 grudnia 2022 roku, uwzględniając wszystkie spółki Grupy PKP CARGO, których dane finansowe konsolidowane są w sprawozdawczości finansowej (chyba, że w konkretnym przypadku w raporcie wskazano inaczej, tj. wskazano ograniczenie co do zakresu podmiotowego danych). Raport nie był poddawany zewnętrznej weryfikacji audytora.

**GRI: 3-1**

Definiując zakres raportu kierowaliśmy się wynikami analizy przeprowadzonej na przełomie 2022 i 2023 roku na potrzeby opracowywanego raportu zrównoważonego rozwoju (badanie ankietowe istotności tematów pośród Interesariuszy zrealizowane w oparciu o wytyczne GRI Standards (GRI 3: Material Topics 2021).

**Osoba kontaktowa**

W razie jakichkolwiek pytań związanych z poruszaną w niniejszym raporcie tematyką, prosimy o kontakt:

Biuro Zarządu i Relacji Inwestorskich
Wydział Relacji Inwestorskich
relacje.inwestorskie@pkpcargo.com
esg.raport@pkpcargo.com
+48 22 391 46 67

Indeks GRI

Oświadczenie dotyczące wykorzystania standardu

Grupa PKP CARGO zaraportowała poniższe informacje za rok 2022 w odniesieniu („with reference”) do standardów GRI.

Wykorzystany standard GRI 1

GRI 1: Foundation 2021

Standard	Ujawnienie	Strona
GRI 2: General Disclosures 2021	2-1 Dane organizacyjne	11, 12,
	2-2 Podmioty uwzględnione w raporcie	12
	2-3 Okres sprawozdawczy, częstotliwość i osoba kontaktowa	105
	2-4 Przeformułowanie informacji	n/d
	2-5 Zewnętrzna weryfikacja	105
	2-6 Charakter działalności, łańcuch dostaw oraz pozostałe kwestie związane z relacjami biznesowymi	4, 6, 12, 15
	2-7 Pracownicy	70, 99
	2-9 Struktura i skład Zarządu	16
	2-10 Mianowanie i wybór najwyższego organu zarządzającego	16, 97
	2-11 Przewodniczący najwyższego organu zarządzającego	16
	2-12 Rola najwyższego organu zarządzającego w nadzorowaniu zarządzania skutkami wpływu na otoczenie	17
	2-13 Delegowanie odpowiedzialności za zarządzanie skutkami wpływu na otoczenie	17
	2-14 Rola najwyższego organu zarządzającego w sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju	17
	2-19 Polityka wynagrodzeń	73, 98
	2-20 Proces ustalania wynagrodzenia	73, 98
	2-21 Wskaźnik wysokości wynagrodzeń (total comensation)	73
	2-22 Oświadczenie w sprawie strategii zrównoważonego rozwoju	8
	2-26 Mechanizmy poszukiwania rozstrzygnięć wątpliwości oraz zgłaszania nieprawidłowości	95, 96
	2-28 Członkostwo w organizacjach	5
	2-29 Podejście do angażowania interesariuszy	18, 100
2-30 Układy zbiorowe pracy	90	
GRI 3: Material Topics 2021	3-1 Proces definiowania aspektów materialnych	18, 108
	3-2 Lista aspektów materialnych	18
	3-3 Podejście zarządcze	22, 24, 25, 29, 32, 34, 36, 37, 39, 41, 43, 46, 47, 69, 77, 84, 87, 94, 99
GRI 203: Indirect Economic Impacts 2016	203-1: Inwestycje w infrastrukturę i wsparte usługi	24, 25, 29, 32, 34, 36, 37, 39, 41, 43
	203-2: Znaczący pośredni wpływ ekonomiczny	24, 25, 29, 32, 34, 36, 37, 39, 41, 43

GRI 205: Anti-corruption 2016	205-3: Działania podjęte w odpowiedzi na przypadki korupcji.	96
GRI 301: Materials 2016	301-1: Wykorzystywane materiały/surowce wg masy lub objętości	66
GRI 302: Energy 2016	302-1: Bezpośrednie i pośrednie zużycie energii według pierwotnych źródeł energii	51, 52
	302-3: Efektywność energetyczna	52
GRI 303: Water and Effluents 2018	303-3: Łączny pobór wody wg źródła	64
	303-4: Gospodarka ściekowa	64
GRI 304: Biodiversity 2016	304-1 Zakłady będące własnością, wynajmowane, zarządzane lub sąsiadujące z obszarami chronionymi bądź obszarami o dużej wartości pod względem bioróżnorodności znajdujących się poza obszarami chronionymi	67
GRI 305: Emissions 2016	305-1: Bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych (Zakres 1)	53
	305-2: Pośrednie emisje gazów cieplarnianych (Zakres 2)	53
	305-4: Intensywność emisji gazów cieplarnianych	39, 48
	305-7: Emisje tlenków azotu, tlenków siarki i innych znaczących emisji do powietrza	53
GRI 306: Waste 2020	306-1 Wytwarzanie odpadów i znaczące skutki związane z nimi	55
	306-2 Zarządzanie znaczącym wpływem środowiskowym wytwarzanych odpadów	55
GRI 401: Employment 2016	401-1: Nowi pracownicy i rotacja zatrudnienia	70
	401-2: Świadczenia zapewniane pracownikom pełnoetatowym, które nie przysługują pracownikom tymczasowym lub zatrudnionym w niepełnym wymiarze godzin	74, 75, 76
	401-3: Urlopy macierzyńskie i tacierzyńskie	89
GRI 403: Occupational Health and Safety 2018	403-1: System zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy (BHP)	77, 83
	403-2: Identyfikacja zagrożeń, ocena ryzyka i analiza incydentów.	78
	403-3: Usługi w zakresie zdrowia zawodowego	75, 79
	403-5: Szkolenia z zakresu BHP	79
	403-6: Promocja zdrowia	79
	403-9: Wypadki przy pracy	82
	403-10: Choroby zawodowe	83
GRI 404: Training and Education 2016	404-1: Średnia liczba godzin szkoleniowych w roku przypadająca na pracownika	86
	404-2: Programy rozwoju umiejętności pracowniczych i kształcenia wspomagającego okresy przejściowe	85
GRI 405: Diversity and Equal Opportunity 2016	405-1: Różnorodność w ciałach zarządzających i kadrze pracowniczej	87, 88
	405-2: Stosunek pensji podstawowej i wynagrodzenia kobiet i mężczyzn	89
GRI 418: Customer Privacy 2016	418-1: Istotne skargi dotyczące naruszenia prywatności klientów i utraty danych klienckich	99



www.pkpcargo.com